A.F.E.

ADMINISTRACION FERROCARRILES DEL ESTADO

MEMORIA ANUAL
Y
BALANCE GENERAL

AÑO 1952

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

A. F. E.

ADMINISTRACION FERROCARRILES DEL ESTADO

MEMORIA ANUAL
Y
BALANCE GENERAL

AÑO 1952

REPUBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY

MEMORIA ANUAL

DE LA

ADMINISTRACION DE FERROCARRILES DEL ESTADO

(Incluyendo 10 meses de gestión de las redes separadas "Ferrocarril Central del Uruguay" y "Ferrocarriles y Tranvías del Estado").

EJERCICIO 1952

CON LOS

BALANCES GENERALES DE SU CONTABILIDAD

AL 31 DE OCTUBRE DE 1952

Y

AL 31 DE DICIEMBRE DE 1952

I. PREAMBULO

1. Por la Ley Orgánica de fecha 19 de setiembre de 1952 fué creado el Ente Autónomo denominado "Administración de Ferrocarriles del Estado", con la sigla "A. F. E.", facultado a realizar servicios de trasporte de pasajeros, de carga y de encomiendas, por cuenta de terceros, por vía férrea, en todo el territorio de la República. El texto de esta Ley aparece en el anexo 2 de esta Memoria.

Por expresa determinación de esta Ley Orgánica se considera producida, en el día que asumió sus funciones el primer Directorio del Organismo, la fusión de los servicios ferroviarios (1) de la red anteriormente de propiedad del Estado, designada como "Ferrocarriles y Tranvías del Estado", con (2) el conjunto de líneas férreas, y el Puente Internacional de Cuareim, adquiridas por el Estado de las ex compañías británicas por el convenio de compra-venta de fecha 2 de marzo de 1948, ratificado por ley del 31 de diciembre de 1948, y (3) la línea férrea de Sayago a la Tablada construída y administrada de acuerdo con la ley de 28 de diciembre de 1914 y su prolongación en construcción.

Por Resolución del Consejo Nacional de Gobierno de fecha 25 de setiembre de 1952, el Poder Ejecutivo designó el primer Directorio del Ente, a quien el Ministerio de Obras Públicas dió posesión en fecha 21 de octubre de 1952, siendo su composición la que a continuación se refiere:

Presidente:	Ingeniero Manuel J. Rodríguez Correa
Vocales	Juan Francisco Montedónico
	Lizardo Calleros Guichón
	Ricardo Gómez Gavazzo
	Escribano Dardo Machado Sanz

Posteriormente, el vocal mencionado en primer término, señor Juan Francisco Montedónico, fué nombrado Vice-Presidente del Directorio, actuando como Presidente en Ejercicio durante la ausencia del titular en su viaje para asistir al VIII Congreso Panamericano de Ferrocarriles, cuando fué designado Presidente de la Delegación Nacional.

Por Resolución del Directorio, R.D.1, de fecha 21 de octubre de 1952, fué designado Gerente General el Ingeniero Víctor De Angeli.

II

LOS RESULTADOS DEL EJERCICIO

PERIODOS 1|I|52 - 31|X|52 y 1|XI|52 - 31|XII|52

[illegible] fuerza de las circunstancias ya referidas, el año 1952 deberá [illegible]siderarse como dividido en dos períodos, los diez meses de enero a octubre a cargo de las administraciones separadas, y los dos meses, noviembre y diciembre, a cargo del nuevo Organismo. En la presente Memoria, pues, se hace en cada uno de los renglones, una recopilación de las operaciones de los tres organismos, Ferrocarril Central del Uruguay, Ferrocarriles y Tranvías del Estado, y Administración de Ferrocarriles del Estado, a los efectos comparativos y para reunir los resultados económicos conjuntos, correspondientes al año 1952, y sus comparaciones con el año 1951.

Así reunidos, los resultados económicos de la gestión ferroviaria en el año 1952, han sido como a continuación se demuestra:

Proventos Propios		AÑO 1952			
Cifras globales		10 Meses		2 Meses	Año
1951		F.C.C.	FF.CC.E.	A.F.E.	Total
		$	$	$	$
8.111.592	Pasajeros	5.879.933	1.088.908	1.435.958	8.404.799
769.310	Encomiendas .	550.378	59.026	130.302	739.706
28.789	Equipajes	17.251	4.469	3.957	25.677
137.318	Leche	104.365	—	29.186	133.551
[illegible].256.546	Cargas	7.459.466	514.637	1.743.506	9.717.609
5.031.447	Animales	3.912.671	255.224	660.154	4.828.049
61.403	Telegramas ...	38.520	8.761	10.640	57.921
673.682	Otros conceptos	447.022	79.825	98.984	625.831
[illegible]	Total de Proventos [illegible]	18.409.606	2.010.850	4.112.687	24.533.143
[illegible] de [illegible] Generales					
3.687.062	Aumentos de sueldos y jornales acordados por leyes de 25 4 49 y 18/9/50 .	7.279.399	—	1.422.241	8.701.640
[illegible]	Total de Entradas	25.689.005	2.010.850	5.534.928	33.234.783
[illegible] [illegible]imiento					
24.838.856	[illegible]ueldos jornales, incluyendo aportes jubilatorios y asignaciones familiares	17.651.828	3.714.676	5.432.611	26.799.115
[illegible]	Materiales y otros gastos ...	10.861.932	1.617.011	2.106.958	14.585.901
	Total de gastos				

37.529.618	de Explotación	28.513.760	5.331.687	7.539.569	41.385.016
	Agréguese:				
2.698.203	Gastos por concepto de Obras-Renovación ...	1.182.806	489.257	285.430	1.957.493
40.227.821	Total General de los Gastos de Mantenimiento	29.696.566	5.820.944	7.824.999	43.342.503
	Gastos por Cuenta del Activo Fijo				
1.859.336	Por Mejoras y Aumentos del Patrimonio sin financiación expresa	6.887.338	41.359	1.192.151	8.120.848

Del examen de los resultados arriba discriminados se obser[illegible] las entradas, sumando los proventos propios y las sumas votadas y finan- ciadas por ley para aumentos de sueldos y jornales, a[illegible] $ 33.234.783, mientras que los gastos, incluyendo tanto los directos de mantenimiento como los de Obras de Renovación, suman $ [illegible], re- presentando un déficit de $ 10.107.726, que se descompone de $ [illegible] de las cuentas de ex-Ferrocarril Central del Uruguay, $ 3.8[illegible]04 de las cuentas de los ex-Ferrocarriles y Tranvías del Estado, correspondi[illegible] ambos a 10 meses de gestión y $ 2.290.071 de las cuentas de[illegible] rrespondientes a dos meses de gestión de las líneas fusionadas[illegible] comparativas del año 1951 fueron: ex-Ferrocarril Central[illegible] déficit $ 2.262.902; ex-Ferrocarriles y Tranvías del Estado, $ [illegible] tal $ 6.470.672.

Nuevamente debe recalcarse, como se mencionó [illegible] de 1951, que frente a los gastos totales que su[illegible] tres series de cuentas reunidas, los proventos propios [illegible] cepto de pasajes, fletes, etc., sólo alcanzaron a $ 2[illegible], [illegible] los servicios generales de transporte han recibido fuerte subsidio d[illegible] tado, al no haberse elevado las tarifas a pesar de la constante [illegible] los costos de la mano de obra y de los materiales, experimentad[illegible] ramos industriales y comerciales.

Todavía a las sumas referidas deberá agregarse, o [illegible] como suplementarias, las sumas involucradas por concepto de Mejoras [illegible] Aumentos del Patrimonio que, como arriba se demuestra, alcanzaron [illegible] 1952 a $ 8.120.848, contra $ 1.859.336 en 1951. Cierta parte de estos gastos, si bien atribuibles a las cuentas del Activo Fijo, por razones generales y contables, son corrientes y normales recargos a la operación de un Ente Industrial. La elevación del total en 1952, muy por arriba del normal de cargo a las cuentas anuales, se debe al pago de las respectivas cuotas por concepto de la adquisición de locomotoras diesel-eléctricas, coches motores, etc., que por su entidad han merecido financiación especial en el Plan de Reajuste Financiero presentado por el Directorio de acuerdo con el artículo 4º de la Ley Orgánica, conjuntamente con su Presupuesto de 1953. Así por la de Octubre de 1953 se han agregado a la Deuda Pública denominada "Servicio de Ferrocarriles del Uruguay", a que se refiere el artículo 4º de la Ley Orgánica, dos partidas, una para la nueva adquisición de locomotoras para completar la dieselización de la tracción y otra "para el pago de las adquisiciones del material rodante e inversiones en renovación y reacondicionamiento del patrimonio realizadas en los ejer- cicios 1949 a 1952 inclusive".

III

RELACION COMPARATIVA DE LO TRANSPORTADO EN EL AÑO

En las secciones correspondientes de este capítulo, a continuación, se relacionan detalles de lo transportado durante el año y la recaudación correspondiente, incluyéndose para los efectos comparativos las cifras de años anteriores.

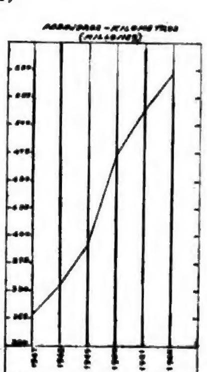
Tráfico de Pasajeros La característica de continuados aumentos, notada en recientes años, se ha observado nuevamente en el año 1952. El número de viajes alcanzó 11.882.210, cifra que representa un aumento de 14 % sobre la del año anterior, que fué de 10.427.300.

Felizmente en el mes de diciembre llegaron al país y entraron en servicio los primeros de los 7 coches motores triples adquiridos a la firma Simmering Graz Pauker de Viena, Austria. Las referidas 21 unidades nuevas, todas ya en servicio, aumentan sensiblemente la disponibilidad de asientos para hacer frente al gran incremento del pasaje, pero aún con ellos debe reconocerse que el parque de material rodante es manifiestamente insuficiente. En el plan de Reacondicionamiento a financiarse con los recursos arbitrados por el Artículo 4 de la Ley Orgánica fué incluida provisión para la adquisición de 32 coches de pasajeros, muy necesarios por la situación apremiante actual.

Las cifras comparativas de los recientes años, que se incluyen a continuación con su correspondiente planteamiento en gráficos, demuestran la constante tendencia de aumento de este renglón:

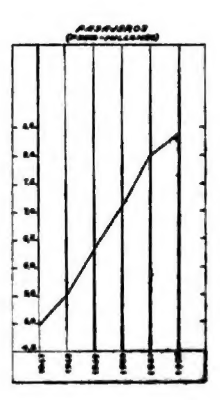
Número de unidades transportadas
(Número de pasajeros por kilómetros recorridos)

Año	Nº Pasajeros Kilómetros
1947*	327.390.953
1948*	356.336.939
1949*	394.613.409
1950*	490.417.775
1951*	515.319.588
1952	547.525.259



Monto de la Recaudación Anual

Año	Entradas $
1947*	4.976.576
1948*	5.478.981
1949*	6.240.909
1950*	7.066.839
1951*	8.111.592
1952	8.404.799



* Difieren de las cifras publicadas en Memorias del Ferrocarril Central del Uruguay" por incluir también el movimiento de la red "Ferrocarriles y Tranvías del Estado".

Los datos estadísticos comparativos que a continuación se demuestran exponen las principales características del servicio de pasajeros:

	1951	1952
Trenes de Pasajeros		
Nº de tren-kilómetros corridos	2.194.718	2.284.894
Trenes "Mixtos" (pasajeros y carga)		
Nº de Tren-kilómetros corridos	997.148	1.021.437
Coches motores		
Nº de Coche-kilómetros corridos	5.166.290	5.320.344
Promedio de recorrido por pasajero		
Pasajero-kilómetros dividido por Nº de viajes .	49.42	46.08
Promedio de entradas por pasajero		
Total de entradas dividido por Nº de viajes .	$ 0.77	$ 0.71
Promedio de pasajeros por vehículo		
Total de pasajero-kilómetros dividido por total de vehículo-Kms.	29.78	29.63
Promedio de velocidad		
Coches motores: Kilómetros por hora	54.17	54.80
Trenes de pasajeros: Kilómetros por hora: ..	43.84	44.40
Trenes "Mixtos": Kilómetros por hora	40.00	39.38
Promedio de distancia recorrida por cada tren .		
Kilómetros de tren divididos por Nº de trenes		
Trenes de pasajeros (Kilómetros)	61.94	70.00
Trenes "Mixtos" (Kilómetros)	160.96	135.90

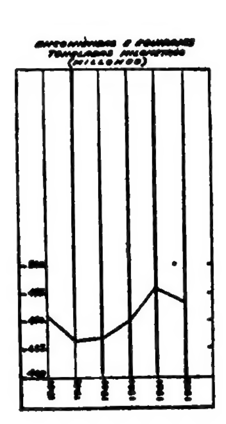
Tráfico de Encomiendas

Por razones circunstanciales el Tráfico de Encomiendas y Equipajes demuestra en el año 1952 una pequeña declinación comparado con el movimiento del año anterior.

Las cifras y gráficos que a continuación se incluyen revelan las fluctuaciones habidas en los recientes años:

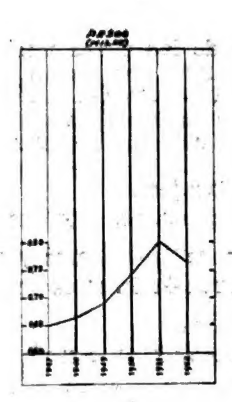
Número de unidades transportadas

Año	Toneladas-Kilómetros
1947*	4.545.038
1948*	4.339.035
1949*	4.336.470
1950*	4.521.269
1951*	4.818.821
1952	4.678.535



Monto de la Recaudación

Año	Entradas
1947*	652.475
1948*	663.553
1949*	685.250
1950*	736.712
1951*	798.099
1952	765.383



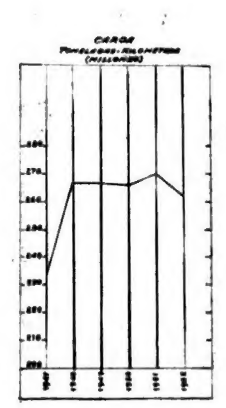
* Difieren de las cifras publicadas en Memorias del "Ferrocarril Central del Uruguay" por incluir también el movimiento de la red "Ferrocarriles y Tranvías del Estado".

Tráfico de Cargas En este renglón también se ha observado una tendencia ligeramente en baja, considerados globalmente los resultados de las dos redes, "Ferrocarril Central del Uruguay" y "Ferrocarriles y Tranvías del Estado", que recién a partir del 21 de octubre de 1952 se consideran efectivamente fusionadas. El total de lo transportado alcanzó 1.292.672 toneladas con una recaudación de $ 9.717.609. Las correspondientes cifras del año 1951 fueron respectivamente: Toneladas 1.410.688, Recaudación $ 10.256.546. Lamentablemente, por variaciones en los sistemas de clasificación y estadística de las dos redes, y por incluir cada una de ellas en sus respectivas cifras parciales el tonelaje de tráfico de intercambio, no pueden hacerse fácilmente las comparaciones de cada renglón componente del total, porque la suma de los parciales sería viciada por alguna duplicación de tonelaje.

Las fluctuaciones de los últimos años, tanto en tonelaje como en recaudación, se revelan por las cifras y gráficos que a continuación se incluyen:

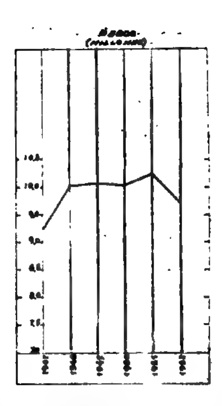
Número de unidades transportadas

Año	Toneladas Kilómetros de Carga
1947*	232.864.941
1948*	266.500.407
1949*	269.139.083
1950*	266.139.193
1951*	270.298.447
1952	262.565.326



Monto de la Recaudación

Año	Entradas
1947*	9.277.761
1948*	9.990.108
1949*	10.093.921
1950*	10.058.382
1951*	10.256.546
1952	9.717.609



* Difieren de las cifras publicadas en Memorias del "Ferrocarril Central del Uruguay" por la inclusión del movimiento habido en la red "Ferrocarriles y Tranvías del Estado".

Por las razones expuestas al referirse al movimiento global, el análisis genérico de la carga transportada, en relación a su tonelaje, flete promedio, entradas por toneladas y por tonelada-kilómetro, sólo abarca el total de los diez meses del Ferrocarril Central del Uruguay, más los dos meses de la gestión de A.F.E., agregándose por separado el total correspondiente a los diez meses de la gestión de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado:

Ferrocarril Central (10 meses) y A. F. E. (2 meses)

				Promedio	
Clasificación	Tonelaje	Recaudación	Recorrido	Flete p. tonel.	Flete p. ton. km.
		$		$	$
Piedra de cal	426.410	1.491.080	114	3.50	0.031
Trigo	154.887	1.197.505	239	7.73	0.032
Madera	61.706	1.349.212	513	21.87	0.043
Fuel y gas oil	47.168	432.675	231	9.17	0.040
Cemento y cal	40.765	294.813	196	7.23	0.037
Arts. comestibles	28.682	345.044	287	12.02	0.042
Fruta	24.526	428.846	565	17.46	0.031
Bebidas en general	21.463	258.565	283	12.05	0.043
Lana	21.034	372.918	394	17.73	0.045
Lino y lineta	18.431	157.064	295	8.52	0.029
Envases vacíos	18.018	188.945	255	10.49	0.041
Bazar, ferreterías, etc.	16.102	228.634	369	14.28	0.038
Varios cereales	15.508	45.064	77	2.91	0.038
Harina	15.223	197.170	223	12.95	0.058
Arroz con cáscara	15.162	182.996	330	12.07	0.037
Mercancías varias	15.048	206.733	305	13.74	0.045
Baldosas, tejas, etc.	13.456	151.985	261	11.29	0.043
Girasol	13.389	110.825	244	8.28	0.034
Arena	12.069	40.154	175	3.33	0.019
Afrecho y afrechillo	10.600	67.182	165	6.34	0.038
Maíz	8.544	81.355	276	9.52	0.034
Kerosene	7.883	98.751	242	12.53	0.052
Nafta	7.818	86.156	226	11.02	0.049
Papas	7.567	90.282	341	11.93	0.035
Carne congelada	6.310	109.053	567	17.28	0.030
Ladrillos	5.571	9.571	44	1.72	0.039
Varios	94.675	980.994	236	10.36	0.044
Total parcial	1.128.015	9.202.972	220	8.16	0.037

. **Agréguese: Ferrocarriles del Estado (10 meses)**

Total parcial	164.657	514.637	87	3.13	0.036
Total de la recaudación (única cifra acumulable)	—	9.717.609	—	—	—

Tráfico de Animales Factores económicos por una parte y en cierto grado factores de competencia camionera por otra, han producido una continuación en 1952 de la leve merma del tráfico de animales observada en 1951. Los frigoríficos paralizaron sus faenas en varias ocasiones, con la consiguiente cancelación de embarques programados, y en general ha habido alguna tentativa esporádica de transporte de ganado en camión, que indudablemente ha sustraído algún movimiento al ferrocarril, a pesar de que deberá considerarse básicamente anti-económica la referida competencia, por cuya razón tiende ahora a disminuir.

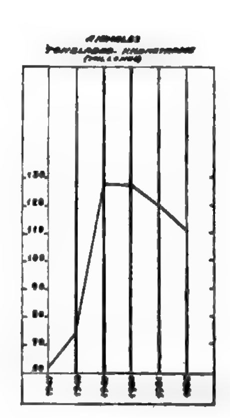
Por las mismas razones explicadas en los párrafos referentes al tráfico de cargas, las cifras parciales de los tres períodos: 10 meses Ferrocarril Central, 10 meses Ferrocarriles y Tranvías del Estado y 2 meses A. F. E. no pueden sumarse lisa y llanamente, porque en los diez meses existió tráfico de intercambio que aparece separadamente en el movimiento de ambos ferrocarriles. Una recopilación con los correspondientes ajustes para dicho tráfico de intercambio demuestra que el número de animales transportado, por especie, fué como abajo se discrimina:

	1951	1952
Vacunos	758.684	647.970
Terneros	52.599	50.935
Lanares	697.853	896.109
Equinos	12.184	11.331
Porcinos	13.690	10.913
Pavos	11.781	19.625
Total	1.546.791	1.636.883

La misma dificultad naturalmente no se presenta en cuanto a las unidades transportadas, expresadas en tonelada-kilómetros, como tampoco en cuanto a la recaudación. La comparación de estos datos estadísticos se demuestra en las siguientes cifras del movimiento habido en los recientes años, con sus gráficos correspondientes:

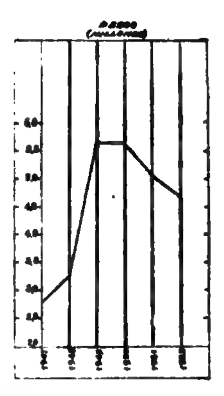
Número de unidades transportadas

Año	Entradas
1947*	2.835.378
1948*	3.265.302
1949*	5.594.644
1950*	5.595.252
1951*	5.031.447
1952	4.828.049



Monto de la recaudación

Año	Tonelada-Kilómetros de Animales
1947*	61.862.063
1948*	74.081.571
1949*	127.701 252
1950*	127.176.609
1951*	119.528.496
1952*	110.640.004



* Difieren de las cifras publicadas en Memorias del "Ferrocarril Central del Uruguay" por la inclusión del movimiento habido en la red "Ferrocarriles y Tranvías del Estado".

IV. GASTOS DE MANTENIMIENTO CUENTA EXPLOTACION

Los gastos contabilizados como de Mantenimiento comprenden los de Explotación, que se consideran en este capítulo, y los de Obras de Renovación, que se considerarán en el capítulo siguiente:

Las erogaciones por concepto de la Explotación, discriminadas por las varias secciones de la organización ferroviaria, ofrecen la siguiente comparación con las de 1951:

	1951 $	1952 $
Vía y Obras	6.375.655	6.927.613
Talleres y Tracción, Locomotoras	13.259.979	14.408.627
Talleres y Tracción, Coches-Vgs.	1.982.292	2.191.714
Electricidad y Señales	816.878	859.974
Tráfico	9.922.129	10.693.717
Coches motor	828.969	2.813.108
Gastos generales	2.782.910	3.172.487
Alquiler tren rodante	1.351.536	85.523
Tranvía	209.270	232.253
	37.529.618	41.385.016

En la discriminación de los gastos de Explotación el rubro mayor es el Sueldos y Jornales, incluídas las contribuciones a la Caja de Jubilaciones y los viáticos, pagos al personal, como se demuestra a continuación:

	$	$
Sueldos, jornales y viáticos incluso aportes a la Caja	24.838.886	26.773.840
Combustibles	5.605.103	5.930.738
Materiales	3.228.695	3.590.658
Varios	2.569.204	3.463.681
Alquiler material rodante, Coches Motor, etc.	1.287.730	1.626.099
	37.529.618	41.385.016

De acuerdo con el artículo 4 inciso (h) de la Ley Orgánica de A.F.E. el nuevo presupuesto fué proyectado por el Directorio, siendo aprobado por

el Poder Ejecutivo con fecha 23/7/53. De acuerdo con el artículo 45 de la misma ley, el presupuesto rige a partir del 21 de octubre de 1952, y el aumento habido en el rubro de sueldos y jornales es debido, principalmente, a la provisión efectuada en las cuentas correspondientes al período desde la fecha indicada hasta el 31 de diciembre del mismo año.

Combustibles La progresiva dieselización de la tracción durante el año ha aumentado el consumo de diesel oil de 305.565 litros en 1951 a 3.231.618 litros en 1952. Consecuentemente el consumo de fuel oil disminuyó de 95.367 toneladas a 81.865 toneladas o sea 14 %: el consumo de carbón fué el 33 % menos. Sin embargo debido al aumento en el costo de todos los combustibles utilizados, los gastos en conjunto fueron mayores en 1952 que en 1951.

A continuación se indican los gastos del Organismo por concepto de consumo de combustibles correspondiente únicamente a tracción. Los demás consumos, relativamente insignificantes, para la maquinaria fija, para la fundición y las fraguas de Talleres y para el encendido de las locomotoras, fueron cargados en diversos rubros según su utilización.

Costo de combustible para la tracción:

	1951 $	1952 $	Diferencia
Fuel oil	5.034.417	4.888.115	— 3 %
Diesel oil	40.570	458.355	—
Carbón	443.036	429.460	— 7 %
Total	5.518.023	5.775.930	+ 4 %

Los recorridos efectuados con cada tipo de combustible comparan como a continuación se demuestra:

Kilómetros de locomotoras

	1951 $	1952 $	Diferencia
Con fuel oil	7.412.002	6.328.576	— 15 %
Con diesel oil	141.191	1.497.665	—
Con carbón	514.120	386.444	— 25 %
Total	8.067.313	8.212.685	+ 2 %

V. GASTOS DE MANTENIMIENTO. CUENTA RENOVACIONES

Durante el año 1952 se hicieron obras de Renovación por valor de $ 1.857.493, comparado con un total de $ 2.698.203 en el año 1951, representando una disminución de $ 740.710. Estas obras son contabilizadas como parte integrante de los gastos generales de Explotación

Trabajos de balastaje de las líneas insumieron $ 632.120 (1.885.768 en 1951), y los trabajos de renovación de durmientes y rieles representaron $ 1.165.097 ($ 1.358.521 en 1951).

Los demás gastos correspondientes a renovaciones efectuados en edificios $ 84.197, trabajos de renovación de material rodante $ 30.389, varias obras de renovación de cables y otros trabajos de señalización $ 29.941, y varias pequeñas obras $ 15.749.

VI. GASTOS DE MEJORAMIENTOS DEL PATRIMONIO CUENTA ACTIVO FIJO

Durante el año 1952 el Organismo desembolsó la suma de $ 8.120.847 en mejoras de las instalaciones ferroviarias y adquisición de nuevo material rodante. En el año 1951 se gastó por igual concepto $ 1.859.336.

Fueron recibidas las 20 locomotoras diesel-eléctricas de línea principal adquiridas a la Compañía General Electric, completando así la compra de 26 unidades en total, habiendo sido recibidas las seis primeras locomotoras durante el año 1951.

Durante el año fué capitalizado el importe de $ 6.219.489 a cuenta de las 26 locomotoras diesel eléctricas y $ 1.536.087 correspondientes a los 16 coches de pasajeros adquiridos en Holanda y puestos en servicio en 1952.

Las otras erogaciones por cuenta capital corresponden a: desvíos $ 33.048; mejoras en edificios y estaciones $ 136.266 (incluyendo $ 78.775 para modificaciones en remesa Peñarol para el servicio de locomotoras diesel-eléctricas); maquinaria y herramientas nuevas, etc. $ 40.261; instalación de alumbrado en coches, etc. $ 66.408; y varios otros detalles $ 89.288.

VII. GESTION DEL DIRECTORIO

Aún cuando esta Memoria, que se refiere al año 1952, sólo abarca dos meses del régimen creado por la ley del 19 de Setiembre de 1952, correspondiendo 10 meses a la gestión interina del Ministerio de Obras Públicas, con la actuación administrativa del Ing. Agustín Maggi, es del caso que en la fecha se ha cumplido el primer año de la gestión del actual Directorio y si bien las informaciones detalladas aparecerán en la próxima Memoria, correspondiente al año 1953, será oportuno, sin embargo, incluir aquí una breve reseña de la labor efectuada.

Fuera de las intervenciones de rutina, que siempre requerían nuevas modalidades de organización interna, en su oportunidad adoptadas, el Directorio tuvo que abocarse con urgencia perentoria a) al estudio de las regularizaciones de las promociones, separadamente para cada uno de los Organismos fusionados, b) a la fusión efectiva de las dos organizaciones y la consiguiente preparación de un presupuesto único, y c) a la formulación del Plan de Reajuste Financiero requerido por la Ley Orgánica.

Cumplidas estas etapas, el Directorio sometió su presupuesto al Consejo Nacional de Gobierno, por intermedio del Ministerio de Obras Públicas, (medio establecido para su vinculación con el Poder Ejecutivo), y obtuvo la aprobación del Conseo por Resolución de fecha 23/7/53. En cuanto al Plan de Reajuste Financiero, complementario de su presupuesto, fué sometido al Poder Legislativo, mereciendo sanción con modificaciones de detalle, en fecha 6/10/53.

Los propósitos del Directorio con respecto a la financiación de los servicios, actualmente deficitarios, serán ampliamente expuestos en la Memoria del año en curso, pero desde ya puede decirse que se buscaba primordialmente que la financiación inmediata requerida fuese obtenida de las zonas de influencia del ferrocarril, donde todos los valores son directamente afectados por los servicios prestados, aunque totalmente sin perjuicio de una financiación definitiva, a largo plazo, mediante una progresiva mejora de sus proventos propios.

A esa eventual finalidad responden los aumentos recientemente introducidos en las tarifas de pasajeros, manifiestamente demasiado bajas, ya que ninguna modificación había sufrido en compensación de los progresivos fuertes aumentos de costos, tanto de la mano de obra como de los materiales involucrados. A ella también responde la primera etapa, ya ejecutada, y la segunda etapa, recién contratada, de la dieselización de la tracción, que con las resultantes economías de operación tienden a una notable reducción de las erogaciones.

A continuación, y dentro de la brevedad posible deberá encararse una remodelación de toda la estructura tarifaria de los transportes de carga y hacienda, pues actualmente rigen tres sistemas distintos e inasimilables, respectivamente en los sectores ex-Ferrocarriles del Estado, ex-Ferrocarril Central y y ex-Grupo Midland, lo que, además de constituir una anomalía en el régimen actual, obedece primordialmente a los intereses comerciales de los períodos anteriores, más que a las consideraciones uni-direccionales de un Organismo del Estado.

Ligado al sistema de tarificación, y esencialmente inseparable del mismo, hubiera sido conveniente una inmediata coordinación de transporte para evitar o aminorar las costosas superimposiciones y mutuas interferencias de los servicios paralelos de ferrocarril y de camión. Considera el Directorio que, con los intereses vitales del país en pleno desarrollo, existe amplio campo de actuación para todos los medios de

transporte actuales, faltando tan solo un ordenamiento, en base a mutuas conveniencias y de interés general, a cuyo efecto ha sugerido e iniciado un estudio en conjunto, de mesa redonda, con los dirigentes de los intereses en juego.

Así mismo, y con el fin de mejorar apreciablemente el conjunto de servicios que el ferrocarril presta al país, el Directorio dedica preferente atención al programa de reacondicionamiento de su patrimonio comprendido globalmente en las emisiones de deuda pública autorizadas por el artículo 4 de la Ley Orgánica. Las líneas de las ex-compañías británicas fueron adquiridas en las condiciones físicas en que existían en 1948 y aún en los cuatro años de administración interina por el Estado poco ha podido hacerse para su mejoramiento, a espera de una financiación, prevista ahora en la Carta Orgánica. El respectivo plan de obras fué aprobado por el Poder Ejecutivo con fecha 9/9/53 y actualmente se hallan en andamiento las medidas preliminares inmediatas para su ejecución dentro de un período prudencial.

VIII. DEL PERSONAL

También en lo relativo a su personal la mayor parte de la reorganización efectuada corresponde al ejercicio del año en curso, pero se considera oportuno incluir, en esta primera Memoria presentada por el Directorio de A.F.E., un esbozo de lo actuado.

En el momento de constituirse el Ente Autónomo "Administración de Ferrocarriles del Estado", por el que se fusionaban los dos organismos ferroviarios, el personal comprendía tanto los empleados y obreros, mensuales y jornaleros, del "Ferrocarril Central del Uruguay" que se sujetaban al régimen económico-financiero-administrativo de las ex-compañías británicas, de acuerdo con el decreto de 31/1/49, como también el personal presupuestado, extra - presupuestado y a término de los "Ferrocarriles y Tranvías del Estado", que de antes se gobernaban por la ley de ordenamiento financiero.

Entre los primeros habían varios cargos vacantes que durante el período de la gestión directa del Estado hasta el 21/10/52 no podían llenarse por efecto de la disposición del artículo 4 de la Ley del 31 de diciembre de 1948, que ratificó el convenio de compra-venta, y que establecía que "mientras no se dicte la Ley Orgánica que ha de regir el servicio ferroviario, el Poder Ejecutivo no podrá designar nuevo personal". Correspondía pues, en primer término, de acuerdo con expresa disposición del artículo 43 de la Ley Orgánica, regularizar la situación del personal que con asignaciones incambiadas venía desempeñando en comisión cargos superiores a su categoría titular. Luego, de acuerdo con el artículo 44 de la misma ley, había que "unificar y ordenar la situación presupuestal de todo el personal comprendido en los servicios", tarea manifiestamente complicada por variaciones de clasificación natas en las dos respectivas organizaciones que se fusionaban.

De acuerdo con el primer presupuesto de A.F.E., sancionado por el Poder Ejecutivo, su personal comprende 5111 presupuestados y aproximadamente 5371 jornaleros.

De acuerdo con los artículos 27 al 30 de la Ley Orgánica, y con la correspondiente intervención de la Corte Electoral a los efectos de las votaciones requeridas, se ha constituído la Comisión Asesora con los cometidos de cooperación a) de "Informar a requerimiento del Directorio, en problemas relativos a la organización del trabajo, la higiene, cooperativismo, previsión social, asistencia médica, vivienda y la seguridad industrial" y b) de "Informar al Directorio, en todas las cuestiones relativas a aplicación de las normas sobre calificaciones, despidos, sanciones o traslados, cuando el Directorio o el interesado lo soliciten". Quedó constituída dicha Comisión en la forma siguiente:

Titulares		**Suplentes**
Por designación del Directorio	1c	**Pedro Caldas González**
Presidente: Pedro Hoyos	2º	**Antonio Damasco**
	3c	**Luis G. Negro**

Por elección en representación del personal técnico y semi-técnico

Vocal: Dr. Atanasio Sierra Morató	1º Eduardo I. Oliver 2º Dr. Carlos N. Lenzi 3º Luis M. Hernández
Vocal: Carlos Risso	1º Mario Scarone 2º Eduardo Chenlo 3º Juan P. Arvelo

Por elección en representación del personal administrativo

Vocal: Alfredo T. Echeverriarza	1º Carlos María Carbajal 2º Leopoldo Orueta García 3º Teófilo Príncipe
Vocal: Oscar Castro	1º Aurelio Poncet 2º Pablo Cherro 3º Manuel Benito Da Rosa
Vocal: José Emilio De León	1º Elido J. Cavallo Colasso 2º Juan Carlos Etcheverry 3º Rufino Martínez

Por elección en representación del personal obrero

Vocal: Rosario Colacce	1º Arturo Pepe 2º Ruben M. Colinet 3º Rodolfo Vilche
Vocal: Carlos Penna	1º Omar Belleratti 2º Santos Caula 3º Antonio F. Gentile
Vocal: Augusto Cancela	1º Juan Delfino 2º Antonio Quintana 3º Juan Cedrés
Vocal: Ruben Bornio	1º Bonifacio Alpuin 2º Catalino Correa 3º Antonio Fernández
Vocal: Enrique Favretti	1º Ramón Saria 2º Walter Mieres .. .. 3º Nery San Juan

El Directorio se complace en dejar constancia que en el período de año de su gestión, desde el 21 de octubre de 1952 al 20 de octubre de 1953 celebró 77 sesiones plenarias, fuera de las numerosas sesiones de Comisiones, habiendo dictado 856 resoluciones.

MEMORIA ANUAL 1952

ANEXO I

TRANSCRIPCION DEL INFORME PRELIMINAR SOBRE LA GESTION ADMINISTRATIVA DURANTE EL AÑO 1952

9 de Febrero de 1953.

Señor Presidente del Directorio

Ing. Don Manuel J. Rodríguez Correa.

La fusión de las líneas adquiridas a las ex Compañías Británicas con las de los ex Ferrocarriles del Estado bajo la denominación de Administración de Ferrocarriles del Estado (A.F.E.) fué realizada a partir del 21 de Octubre ppdo., fecha en que el Directorio tomó posesión de A.F.E.

En consecuencia el resultado de la explotación de las líneas durante el año 1952 está a la espera de los balances en preparación del ex Ferrocarril Central y de los ex FF. CC. del Estado por el período comprendido entre el 1º de Enero hasta el 31 de Octubre ppdo. y a la A.F.E. desde el 1º de Noviembre al 31 de Diciembre de 1952.

Extensión de la línea — Termina el año con 2.957 kilómetros de vía abierta al servicio, con un aumento de 23 kilómetros sobre el año anterior correspondientes a la prolongación de la línea Florida - Sarandí del Yí - Blanquillo hasta el Km. 319 - Paso de Ramírez del Río Negro, la cual fué librada a servicio de trenes el 1º de Diciembre de 1952.

Tráfico — El tonelaje transportado de cargas es algo menor comparado con el del año anterior; reflejo de circumstancias tales como la paralización completa del tráfico de madera desde el Brasil a la Argentina; cierta retracción de las operaciones pecuarias y la sostenida competencia que soporta el Ferrocarril del transporte automotriz.

El tráfico de pasajeros a igual que en el año 1951 se mantuvo en constante aumento, notándose un visible retorno del público a los servicios ferroviarios; aumento que viene siendo absorbido por la incorporación del nuevo material rodante de las recientes adquisiciones.

El tráfico de ganado fué menor que en el año anterior. Si bien el tráfico de lanares tuvo buen movimiento, el de vacunos ha sufrido un contraste por los motivos que son de dominio público.

Entradas (probables) — Nuestras primeras cifras que pueden modificarse al cierre de los balances a que antes me refiero, dan las siguientes probables entradas para los diversos tráficos:

Entrada total $ 23.729.000

Comparativos de los tráficos		Aumento	Disminución
	$	$	$
Pasajeros, etc.	8.775.000	208.000	
Cargas	10.236.000		505.000
Ganado	4.718.000		238.000

Tarifas — Al igual que en el año 1951 se han mantenido sin aumento las tarifas que venían rigiendo en el ex F. C. Central al ser nacionalizado y en los ex FF. CC. del Estado, no obstante el aumento constante registrado en los costos de explotación.

Recorrido de Trenes El número de kilómetros de trenes a vapor recorrido está dentro de los 4.862.000, lo que representa una disminución de 1.105.500 kilómetros sobre el año anterior.

Además, las locomotoras Diesel-eléctricas han recorrido unos 1.210.000 kilómetros de tren durante los doce meses.

Los recorridos de coches motor ascienden a unos 4.914.000 kilómetros, que representa una disminución de 252.000 kilómetros frente al año anterior.

De los trabajos de mantenimiento

Vías Se han mantenido las instalaciones en el estado de seguridad necesaria para el buen desarrollo del servicio.

Se terminó la prolongación de la línea Blanquillo hacia el Km. 319 - Paso Ramírez.

Se sustituyeron unos 20.000 metros lineales de rieles de 32.24 kgs. por rieles de 39.69 kgs. por metro, entre km. 288 y 298 de la línea a Rivera.

Fueron renovados unos 40.000 durmientes en el transcurso del año. Se han promovido gestiones para realizar la adquisición de mayores cantidades en el futuro próximo con el fin de recuperar en parte el atraso sufrido en este renglón.

Balastaje

En la línea a Minas se continuó el balastaje de la vía con piedra triturada completando un trecho de 19 kms. entre Km. 87 y Km. 106. Se continuó el balastaje con piedra triturada de la línea a Punta del Este, completando un trecho de 23 kms. de vía entre Km. 90 y Pan de Azúcar (Km. 113). En el resto del sistema se ha distribuído unos 20.300 metros cúbicos de balasto blando para la conservación del afirmado en los trechos balastados con material de calidad inferior.

Movimiento de Tierra

En la línea del Este se ha efectuado, conjuntamente con el balastaje, reforzamiento de terraplenes y reconstrucción de banquinas.

Puentes y Alcantarillas

Se continuó la pintura de la obra metálica de los puentes ampliando con éxito la práctica recién ensayada de efectuar esta clase de trabajos por contrato, a cuyo medio se había recurrido con el fin de resolver el problema planteado por la escasez de personal idóneo del Organismo.

Se mantuvo en actividad la revisión periódica de las obras de mampostería y hormigón de los estribos y pilares de las alcantarillas y puentes, y la vigilancia de la obra metálica de éstos.

Edificación

Se terminó la segunda etapa de las modificaciones y reformas al edificio de la remesa de máquinas de Peñarol para el servicio cotidiano de las locomotoras Diesel- eléctricas, abarcando éstas cuatro vías a sumarse a las tres vías reformadas en la primera etapa.

Se puso en ejecución el ensanche de la sección montaje del taller mecánico en Peñarol necesario para atender las reparaciones generales de las locomotoras Diesel-eléctricas.

Este ensanche comprenderá la ampliación del edificio existente en 48 metros de largo por 32m.80 de ancho.

Se terminó el montaje de un galpón de 40m.00 x 12m.50 que se trasladó en Río Branco para servir como depósito de repuestos para coches a motor en Peñarol.

Se construyen ampliaciones de viviendas y oficinas en las estaciones Florida, Goñi, Chamberlain y Fray Bentos, encontrándose ya concluídas algunas de éstas.

Se construyeron gabinetes de servicio higiénico en las estaciones Tacuarembó y Paysandú, en esta última estación se construyó también un local para transformador de corriente, y se iniciaron los trabajos para el montaje del galpón que se trasladó de la estación Salto para servir de taller de calderería.

Embarcaderos de Ganado

En la Estación Francia se construyó un corral embarcadero de ganado de 850 metros cuadrados para sustituir el corral antiguo cuyo estado de deterioro no permitía reparación.

Desvíos

En la estación Quebracho se extendió la vía de cruce para proveerla de una capacidad útil de 420 metros, construyendo a la vez un desvío para cargas de 155 metros entre palos blancos.

En Chapicuy se construyó un desvío muerto de 130 metros de capacidad útil para estacionamiento de vagones de carga.

En la estación Palmitas se terminó la construcción de un desvío de acceso al galpón de la firma "Cerealera Palmita Ltda." con una extensión total de 246 m.

En el Km. 298.927 de la línea a Mercedes se construyó un desvío de 174 m. para dar acceso al galpón de la firma Alberto F. Gramont.

TALLERES Y TRACCION

Recepción Locomotoras Diesel - Eléctricas

El año 1952 ha visto la iniciación de la transformación paulatina de la fuerza tractiva del Ferrocarril de Vapor a Diesel Eléctrica con la recepción, a partir del mes de Mayo del año citado, de 18 de las 20 locomotoras General Electric de 1500 HP. adquiridas en U.S.A. De estas 18 locomotoras recibidas, 15 se encuentran ya en servicio regular, estando las otras 3 en proceso de montaje o en pinturería.

Con la recepción anterior de 3 locomotoras Diesel-Eléctricas tipo Alco llegan a totalizar 18 locomotoras Diesel-Eléctricas de 1500 HP. ya en servicio permanente.

Además se incorporaron al servicio en el citado año, 3 locomotoras Diesel-Eléctricas de maniobras de 400 HP.

Se siguió trabajando intensamente en la preparación del personal tanto de conducción como de reparación para la debida atención de las unidades citadas.

Recepción de 7 trenes de Coches Motores Simmering

Se inició la recepción, durante el mes de Octubre, de los 7 trenes de coches motores Simmering adquiridos en Austria.

Llegaron al país durante el año 3 trenes completos. De estos 3 trenes ya se encuentran en servicio regular 2 de ellos, después de haberse efectuado las pruebas de recepción provisoria.

La preparación del personal de condución y mantenimiento de estas unidades permitirá atender con regularidad los servicios a que se destinan.

4 Trenes de salones Allan adquiridos en Holanda

También hemos recibido durante el año 1952, entre los meses de Marzo y Junio, 4 trenes de 4 salones cada uno fabricados en Holanda.

Estos trenes después de sus respectivos viajes de recepción fueron puestos en servicio, encontrándose 2 de ellos afectados al servicio entre Central-Rivera y viceversa, los otros 2 juegos siendo destinados a servicios diversos, entre ellos a Punta del Este y viceversa.

Trabajos de mantenimiento del tren rodante y de tracción

Durante el año se han efectuado reparaciones generales a 18 locomotoras y 19 locomotoras más recibieron una media reparación.

Se ha continuado como de costumbre con los trabajos de mantenimiento general de salones y vagones, como así también con el programa de reconstrucciones especiales de diversos tipos de vagones, colocación de

W. C. y lavabos en varios furgones para mayor comodidad de los troperos de los trenes de hacienda.

En la pinturería además de los trabajos ordinarios de pintura y barnizado de salones y vagones, este año ha visto la introducción por primera vez del sistema de pintar a soplete.

Todas las locomotoras Diesel-eléctricas son pintadas con este sistema.

Además se han efectuado reparaciones de mantenimiento ordinario para los distintos servicios como ser: servicio de agua, fabricación de repuestos para las diversas unidades del Organismo, fabricación de agujas y cambios de vías, reparaciones de automóviles, excavadoras, gruas, etc. etc.

En las líneas del ex-Grupo Midland se dió termino a la instalación de 4 equipos de bombeo "Homelite" para el servicio de agua en reemplazo de malacates o molinos a viento, con el consiguiente mejoramiento del servicio para aquella zona.

Trabajos efectuados en los Talleres de Remesa Central

Durante el año se han efectuado reparaciones generales a 2 locomotoras y 7 locomotoras recibieron reparaciones parciales. 14 coches motores fueron sometidos a reparaciones generales y 5 a reparaciones parciales.

Se repararon varios vagones, salones y furgones, zorras, herramientas de taller, etc., efectuando además reparaciones de mantenimiento ordinario para los distintos servicios del Ferrocarril.

ELECTRICIDAD Y SEÑALES

Se han mantenido en normal estado de funcionamiento y de conservación las instalaciones de señalización y control de comunicaciones.

Siguió la renovación de cables de señales entre Kms. 2.500 a 2.803 y 6.987 a 8.590 línea Central y de Km. 8.000 a 9.123 línea Manga. Se inició la instalación de dínamos nuevos y reguladores en 6 salones, la modernización de alumbrado en 9 salones y la instalación de luz fuorescente en 6 salones, etc

Fueron mejoradas y modificadas 15 instalaciones eléctricas en diferentes lugares, además de la modificación y ampliación de las instalaciones de talleres, remesas, estación y playa en Salto, Paysandú y Melo.

Se dotó de alumbrado eléctrico la señal Nº 20 de Colón. Se continuó con la regularización de instalaciones eléctricas en todo el sistema para gozar de tarifa oficial.

Se ampliaron algunas instalaciones telefónicas, etc, etc.

En la línea Florida - Blanquillo fué construída la línea telegráfica y telefónica del Km. 296 a Km. 319.

En todas las líneas se atendió al debido mantenimiento de las instalaciones eléctricas, telefónicas y telegráficas, incluyendo las de los coches motores y el mantenimiento de baterías de los mismos.

Siendo los antecedentes los rasgos salientes de la gestión realizada durante el año 1952, por el momento sólo debo agregar que al término de nuestro balance tendré el gusto de presentar al señor Presidente las cifras definitivas del movimiento económico-financiero del Organismo, en detalle pormenorizado de los trabajos realizados, tal como corresponde.

Sin otro motivo, me es grato saludar al Sr. Presidente con la mayor consideración.

Fdo:: Ing. VICTOR DE ANGELI
Gerente General

ANEXO II

LEYES, DECRETOS Y CONTRATOS PRINCIPALES QUE SE RELACIONAN CON EL ORGANISMO

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS.

Decreto. Se instituye la Semana del Camino con carácter permanente y se integra la Comisión Coordinadora y Directiva.

Montevideo, 15 de enero de 1952.

Visto el resultado altamente satisfactorio demostrado por la institución de la "Semana del Camino" en los días 23 al 31 de octubre de 1950, según decreto de fecha 31 de agosto de 1950.

Considerando que, a pesar del escaso plazo acordado a la Comisión Coordinadora y Directiva para programar y llevar a cabo las obras dentro de la semana indicada, se consiguió sin embargo realizarlas dentro de un monto aproximado a los cuarenta mil pesos, con una fuerte contribución de los vecinos afectados a las mismas, cercano a los veinte mil pesos.

Considerando que influyendo, además, a la premura del tiempo la realización en dicha semana, de importantes faenas ganaderas que restaron la necesaria colaboración y aporte de los hombres de campo dedicados a estas actividades, pero muy interesados en las obras, según pudo observarse por las comunicaciones recibidas por la Comisión Coordinadora, igualmente se pudieron ejecutar importantes mejoras de caminos en una extensión de cuarenta y dos kilómetros.

Resultando: Que el éxito obtenido a pesar de los factores adversos denunciados, hacen conveniente instituirla con carácter permanente, fijándose como mejor época de su realización, siete días del mes de abril de cada año.

Considerando: Que sería necesario designar una Comisión Coordinadora y Directiva que, con carácter general y permanente atendiera estos trabajos, integrada con Delegados de las Entidades Públicas a que se encuentren afectadas, con la colaboración de todas las demás, tanto públicas como privadas, que deseen cooperar.

Atento al corto plazo disponible para su realización en el mes de abril del corriente año, deberá instituirse a partir del año 1952, pudiéndose disponer de una semana en fecha adecuada durante el año actual que oportunamente propondrá la citada Comisión Coordinadora.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º — Institúyese con carácter permanente la "Semana del Camino", que se llevará a cabo durante siete días del mes de abril de cada año, a partir de 1952, con los fines enunciados en el preámbulo de este decreto y del de fecha 31 de agosto de 1950.

Art. 2º — Desígnase a tal efecto una Comisión Coordinadora y Directiva de los trabajos, integrada por un delegado de las siguientes Instituciones Públicas: Ministerio de Obras Públicas, Dirección de Vialidad, Administración de los Ferrocarriles del Estado, un Delegado de las Intendencias Municipales del Interior y un Delegado de la Comisión Nacional de Fomento Rural.

Art. 3º — Comuníquese, etc. — MARTINEZ TRUEBA.— MANUEL RODRIGUEZ CORREA.

Decreto. Se autoriza a implantar, en forma provisoria, un horario continuo en los Talleres del Este de los Ferrocarriles y Tranvías del Estado.

Ministerio de Obras Públicas.

Montevideo, 19 de febrero de 1952

Vistos estos antecedentes, relacionados con las gestiones realizadas por los obreros de los Talleres del Este de la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado, a fin de que se establezcan el horario continuo de 7 horas de labor.

Considerando que, con fecha 20 de diciembre de 1950, se implantó un horario similar para la Remesa Central de Coches Motores.

Atento a que la Comisión Asesora de dicho Instituto aconseja, se acceda a lo solicitado, con carácter de ensayo y hasta el 15 de mayo próximo, a fin de uniformar el horario en sus oficinas.

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º — Autorizar a la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado, para implantar en los Talleres del Este, en forma provisoria y hasta el 15 de mayo próximo, un horario continuo de siete horas de trabajo neto, con treinta minutos de descanso, en la forma que a continuación se expresa:

De 6hs. a 13 y 30, descanso de 10hs. a 10 y 30hs.

Art. — 2º — La implantación de este horario se hace en el bien entendido que su solución de continuidad dependerá de los factores rendimiento, economía y bienestar de los obreros, por una parte y del Estado patrono por la otra.

Art 3º — Comuníquese. MARTINEZ TRUEBA. — MANUEL RODRIGUEZ CORREA.

Decreto. Se dispone que la Caja de Jubilaciones y Pensiones de la Industria y Comercio continúe sirviendo hasta determinada fecha unas pasividades a cargo de la Caja Civil.

Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social.

Montevideo, 27 de febrero de 1952.

Visto el artículo 3º de la ley de 1º de noviembre de 1951, por el que se dispone que la Caja de Jubilaciones y Pensiones de la Industria y Comercio continuase sirviendo las pasividades de los afiliados pertenecientes a las empresas comprendidas en el artículo precedente (Administración Municipal de Transportes, ex Compañías Británicas de Ferrocarriles, Compañías del Puente del Cuareim y Compañía de Aguas Corrientes), hasta transcurridos noventa días de promulgada la misma, adelantando de sus fondos las cantidades pertinentes.

Atento: a que las dificultades financieras por que atraviesa la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles y Escolares, a cuyo cargo quedaría en definitiva el servicio de dichas pasividades, aconsejan disponer, como medida de emergencia, una prórroga prudencial del plazo primitivamente acordado para el régimen previsto como transitorio, cuya cesación en las actuales circunstancias no haría sino agravar la situación aludida.

Atento: a que la aplicación inmediata de la disposición legal citada pondría a la Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles y Escolares en la imposibilidad de reintegrar a su similar de la Industria y Comercio las sumas adelantadas para el pago de las pasividades y, lo que es aún más grave, de atender regularmente el servicio ulterior de las mismas.

Por estos fundamentos,

El Presidente de la República

DECRETA:

Artículo 1º — Disponer que la Caja de Jubilaciones y Pensiones de la Industria y Comercio continue sirviendo hasta el 31 de marzo próximo las pasividades de los afiliados pertenecientes a las empresas a que se refiere el artículo 3º de la ley de 1º de noviembre de 1951, adelantando de sus fondos las cantidades necesarias.

Art. 2º — Comuníquese, publíquese y archívese. — MARTINEZ TRUEBA. — EDUARDO BLANCO ACEVEDO.

Ley 11.800. — Se prorroga el plazo de opción concedido por la ley 11.729 para que el personal de empresas que han pasado al dominio del Estado puedan acojerse a determinados beneficios jubilatorios.

Poder Legislativo

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1º — Prorrógase por 120 (ciento veinte) días el plazo de opción establecido en el artículo 7º de la ley de fecha 1º de noviembre de 1951.

Art. 2º — Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo a 10 de marzo de 1952.
ARTURO LEZAMA, Presidente. — GONZALO DE SALTERAIN HERRERA, Secretario.

Ministerio de Instrucción Pública y Previsión Social.
Ministerio de Hacienda.

Montevideo, 28 de Marzo de 1952.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese, insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos y archívese. MARTINEZ TRUEBA. — JUSTINO ZAVALA MUNIZ. — EDUARDO ACEVEDO ALVAREZ. — EDUARDO JIMENEZ DE ARECHAGA. Secretario.

Ley 11.818. — Se autoriza la emisión de una deuda interna para enjugar los déficit del Presupuesto General de Gastos, Ferrocarriles del Estado, Pensiones a la Vejez y Tesoro de Vialidad hasta el Ejercicio 1950, y se faculta al Ejecutivo para reforzar el Fondo Diferencias del Cambio y a hacer anticipos al Frigorífico Nacional.

Poder Legislativo,

El senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1º — Autorízase al Poder Ejecutivo a cubrir el déficit pendiente hasta el 31 de diciembre de 1950, con el producto líquido de la emisión de una deuda interna por un monto de $ 80:000.000.00 valor nominal.

Art. 2º — El producido de la emisión que autoriza el artículo precedente se aplicará a solventar:

A) El déficit del Presupuesto General de Gastos (Ejercicios 1949/1950).

B) El déficit de los Ferrocarriles del Estado (Ejercicios 1942 a 1950).

C) El déficit de Pensiones a la Vejez (Ejercicios 1947 a 1950).

D) El déficit de Tesoro de Vialidad al 31 de diciembre de 1950.

Los importes líquidos correspondientes a los puntos B), C), y D) serán acreditados a las cuentas respectivas del Tesoro Nacional.

Art. 3º — La deuda cuya emisión se autoriza por el artículo 1º se denominará "Deuda Interna 5 % de Consolidación 1950"; gozará de un interés anual, pagadero trimestralmente y 1 % de amortización acumulativa. La amortización se efectuará por compra directa o a la puja cuando la cotización esté por debajo de la par y por sorteo y a la par cuando dicha cotización esta a la par o por encima de ella.

Mientras la deuda cuya emisión se autoriza no esté totalmente colocada, el Poder Ejecutivo podrá emitir Bonos del Tesoro o Letras de Tesorería por un monto equivalente al saldo no utilizado, en moneda nacional o extranjera, con plazos de dos meses hasta cinco años e intereses hasta 5 % anual. Los servicios de interés y amortización de la deuda de las letras y bonos, serán atendidos con cargo a Rentas Generales.

Art. 4º — Autorízase al Poder Ejecutivo a ampliar hasta cuarenta millones de pesos o su equivalente en moneda extranjera el límite que para la emisión de Letras o Bonos de Tesorría fijó el artículo 35 de la ley de 30 de setiembre de 1941.

Art. 5º — Las sociedades financieras de inversión comprendidas en el artículo 7º de la ley de 24 de junio de 1948, podrán computar en sus activos las Letras y Bonos de Tesorería en moneda extranjera, que se emitan de acuerdo con esta ley. Dicha autorización regirá hasta el 1º de julio de 1953.

Art. 6º — El Poder Ejecutivo podrá reforzar, con recuersos de Rentas Generales y con carácter de reintegro, el Fondo de Diferencias de Cambio, para cubrir los créditos pendientes contabilizados de dicho Fondo, hasta el 1º de marzo de 1952, también efectuar anticipos al Frigorífico Nacional.

Art. 7º — Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 5 de mayo de 1952.

JOSE G. LISSIDINI, Presidente. — MARIO DUFORT Y ALVAREZ, Secretario.

Ministerio de Hacienda.

Montevideo, 7 de mayo de 1952

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de leyes y Decretos.

Por el Consejo: MARTINEZ TRUEBA. — EDUARDO ACEVEDO ALVAREZ. — EDUARDO JIMENEZ DE ARECHAGA, Secretario.

Decreto. — Se reglamenta la ampliación de una emisión de Letras y Bonos de Tesorería, destinados a enjugar determinados déficit hasta el Ejercicio 1950.

Ministerio de Hacienda.

Montevideo, mayo 8 de 1952.

Vistas las disposiciones contenidas en la ley de 7 de mayo de 1952, por la que se amplía el límite para la emisión de Letras o Bonos de Tesorería, en moneda nacional o extranjera, autorizadas por ley de 30 de setiembre de 1941 y se confiere al Poder Ejecutivo la facultad para emitir esos mismos valores, por el monto equivalente al saldo no colocado de la Deuda Interna 5 % de Consolidación de 1950.

Considerando: Que corresponde reglamentar las condiciones de emisión de los referidos valores.

El Consejo Nacional de Gobierno,

DECRETA:

Artículo 1º — La emisión de los Bonos o Letras de Tesorería, autorizados por el artículo 35 de la ley de 30 de setiembre de 1951 y artículos 3º y 4º de la ley de 7 de mayo de 1952, así como el servicio de intereses y amortización, quedan a cargo de la Dirección de Crédito Público.

Art. 2º — Los Bonos o Letras de Tesorería podrán ser extendidos a la orden al portador y se emitirán por importes no inferiores a $ 10.000.00 o múltiplos de esta cantidad. Llevarán numeraciones correlativas y serán firmados por el Ministro de Hacienda, el Contador General de la Nación y el Director de Crédito Público.

Art. 3º — La emisión de Bonos o Letras de Tesorería a que se refiere el artículo 35 de la ley de 30 de setiembre de 1941 y artículo 4º de la ley de 7 de Mayo de 1952, podrá realizarse en moneda nacional o extranjera y el monto máximo en moneda nacional queda fijado en pesos 40:000.000.00. Se emitirán a plazos de dos a doce meses.

Art. 4º — Los Bonos o Letras de Tesorería autorizados por el artículo 3º de la ley de 7 de mayo de 1952, podrán realizarse, también en moneda nacional o en moneda extranjera, quedando el monto máximo a emitir, limitado al saldo disponible de la Deuda Interna 5 % de Consolidación de 1950. Se emitirán a plazos de dos meses a cinco años.

Art. 5º La emisión de estos Bonos o Letras de Tesorería podrá hacerse directamente o por licitación pública.

En el primer caso, la emisión parcial a un sólo tenedor de Bonos o Letras de Tesorería, no podrá ser superior a $ 1:000.000.00.

Art. 6º — En el caso de llamarse a licitación para la colocación de Bonos o Letras de Tesorería, las subscripciones presentadas podrán ser rechazadas total o parcialmente y las adjudicaciones se harán a las que ofrezcan los tipos de interés más bajos, dentro de los plazos que se señalen. En caso de ofertas equivalentes, se prorratearán hasta colocar la suma que se decida aceptar. Los tipos de interés se determinarán al tanto por ciento con dos decimales.

Art 7º — Cuando la emisión de Bonos o Letras de Tesorería sea hecha a un solo tenedor, de acuerdo con el apartado 2º del artículo 5º de la presente reglamentación, regirá la siguiente escala de intereses:

A 2 meses	2.1 ½ %
" 3 "	3 %
" 4 "	3.1 ½ %
" 5 "	4 %
" 6 "	4.1 ½ %
Más de 6 a 12 meses	4.3 ¾ %
Más de 12 meses	5 %

Art. 8º — Los gastos que demande la impresión de los valores, avisos, así como los corretajes, que no serán superiores al 1 0/00, se abonarán exclusivamente sobre las operaciones que presenten los corredores de número, Bancos y Casas Bancarias, que actúen como intermediarios, y se imputarán a los recursos de la ley que se reglamenta.

ART. 9º — El servicio de intereses de los Bonos o Letras de Tesorería, se atenderá con Rentas Generales.

Art. 10º — Comuníquese, etc.

Por el Consejo: MARTINEZ TRUEBA. — EDUARDO ACEVEDO ALVAREZ. — EDUARDO JIMENEZ DE ARECHAGA, Secretario.

Resolución. — Se determinan cuales son los combustibles que las reparticiones públicas deben adquirir por intermedio de la A.N.C.A.P.

Ministerio de Industrias y Trabajo,

Montevideo, 21 de julio de 1952.

Vista la nota de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, en la que solicita se establezca que la excepción al régimen establecido por resolución de 15 de setiembre de 1943 acordada al Ministerio de Salud Pública, por resolución de 22 de julio de 1949, en el sentido de eximirlo de efectuar adquisiciones de leña por intermedio del Organismo recurrente, se extiende a todas las reparticiones del Estado.

Resultando:

I)Por resolución del ex Consejo de Ministros de fecha 15 de setiembre de 1943, se dispuso con carácter general, que las compras de carbón como las de cualquier otro combustible que necesitasen las reparticiones del Estado, debían hacerse por intermedio de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland.

II) Por resolución, de 23 de junio de 1944, se exceptuaron las compras de leñas nacionales para las instituciones públicas del interior de la República, de la obligatoriedad de efectuarlas por intermedio de aquel organismo.

III) En octubre de 1948, el Servicio de Intendencia del Ejército y la Marina resolvió sustituir por carbón mineral la leña que hasta entonces consumía, cuyos aprovisicnamientos se cumplen desde esa fecha sin problema en cuanto a calidad.

IV) Por último mediante resolución de 22 de julio de 1949, dictada a solicitud del Ministerio de Salud Pública, se estableció que la disposición citada en el resultando I, en lo que tiene relación con la compra de combustibles para las reparticiones de aquella Secretaría de Estado, por intermedio del Ente Industrial citado alcanza sólo a las compras de carbón, petróleo y sus derivados.

V) Dice el organismo solicitante que lamentablemente el servicio de suministro de leñas nacionales incluído en la resolución de 15 de setiembre de 1943, no ha podido ser tan eficiente como podía esperarse en un principio; que dificultades de toda índole al iniciarlo, allanadas sólo en parte a medida que se cordinaban las operaciones pero que en su mayoría subsisten; inconvenientes derivados del agotamiento de bosques cercanos a la capital y talado de renuevos antes de haber alcanzado un desarrollo conveniente, lo que se traduce en leña de calidad inferior; desinterés de los proveedores en formar importantes stocks de leñas durante varios meses para lograr un oreo suficiente, dado que significaría la inmovilización temporaria de fuertes capitales, son algunos de los factores que conspiran contra el normal desenvolvimiento de esta actividad, al extremo de que se reciben continuas reclamaciones de las diversas dependencias oficiales abastecidas que hacen responsable a la ANCAP de las deficiencias apuntadas, sin tener en cuenta que ésta sólo actua como intermediaria entre los proveedores y las oficinas referidas.

VI) Agrega la ANCAP que el suministro de referencia ha quedado reducido en la actualidad a muy escasas proporciones —alrededor de 4.000 toneladas anuales —en mérito a las excepciones que han ido estableciendo disposiciones posteriores analizadas en los resultandos II, III y IV.

Considerando:

En virtud de los hechos que invoca la ANCAP y del carácter de mero intermediario que inviste entre proveedores y las reparticiones públicas, para el reducido suministro que la actualidad aún se realiza, es fundada su gestión.

En consecuencia, procede acceder a lo solicitado, modificándose la norma administrativa conforme a las circunstancias actuales.

El Consejo Nacional de Gobierno,

RESUELVE

Declarar que la obligatoriedad de las reparticiones del Estado de adquirir por intermedio de la Administración Nacional de Combustibles, Alcohol y Portland, los combustibles que necesiten, conforme a lo dispuesto por resolución en Consejo de Ministros de 15 de setiembre de 1943, solamente alcanza a carbón, petróleo y sus derivados, quedando exceptuada la leña que las Oficinas Públicas podrán adquirir directamente.

Comuníquese y publíquese.

Por el Consejo: MARTINEZ TRUEBA. — HECTOR A. GRAUERT. — EDUARDO JIMENEZ DE ARECHAGA, Secretario.

Decreto. — Se disponen medidas prontas de seguridad para reprimir paros y huelgas en servicios públicos.

Ministerio del Interior

Ministerio de Defensa Nacional

Ministerio de Hacienda.

Montevideo, 11 de setiembre de 1952.

Considerando:

Que la situación actual de abandono colectivo del trabajo en servicios públicos, de paros y de huelgas, configura el estado de conmoción interior a que se refiere el artículo 168, inciso 17, de la Constitución de la República,

El Consejo Nacional de Gobierno, por vía de las medidas prontas de seguridad, que dicho artículo autoriza,

DECRETA

1º) Prohibir toda propaganda oral o escrita sobre paralización de servicios públicos, paros o huelgas, que directa o indirectamente, pueda contribuir a que subsista o se agrave la situación que determina este decreto.

Se incluyen en esta prohibición las noticias, anuncios o convocatorias de igual carácter.

Las transgresiones en que se incurriere podrán dar lugar a la retención o clausura, según los casos, de los medios u órganos de publicidad utilizados.

2º Prohibir las reuniones que, a juicio de la autoridad, puedan, presumiblemente, conducir a los resultados previstos en la anterior disposición; y clausurar los locales en que se efectúen esas reuniones o se intente realizarlas.

3º) Aplicar, en la medida pertinente, el artículo 168, número 17, parágrafo 2º de la Constitución de la República, y, en su caso, el artículo 5º de la ley Nº 9.604, de 13 de octubre de 1936.

4º) Autorizar a los Ministros del Interior y de Defensa Nacional, con la anuencia del Consejo Nacional de Gobierno, a efectuar requisas, contrataciones y todos los gastos que sean necesarios, mientras dure la situación a que se refiere el presente decreto, con cargo a Rentas Generales

5º) Cometer a los Ministerios del Interior y de Defensa Nacional el cumplimiento de este decreto.

Y dése cuenta a la Asamblea General, comuníquese y publíquese.

Por el Consejo: MARTINEZ TRUEBA. — ANTONIO GUSTAVO FUSCO. — LEDO ARROYOS TORRES. — EDUARDO ACEVEDO ALVAREZ. — EDUARDO JIMENEZ DE ARECHAGA, Secretario.

Ley 11.857. — Se sustituyen denominaciones de estaciones ferroviarias del Departamento de Artigas.

Poder Legislativo.

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay, reunidos en Asamblea General,

DECRETAN:

Artículo 1º — Sustitúyanse los nombres de las estaciones ferroviarias de la línea que cruza el departamento de Artigas y que se denominan "Isla Cabellos", "Isla Sarandí", y "Tres Cruces" por los de 'Baltasar Brum", "Brigadier General Diego Lamas", "Javier de Viana", respectivamente.

Art. 2º — Comuníquese, etc.

Sala de Sesiones de la Cámara de Representantes, en Montevideo, a 15 de setiembre de 1952.

JOSE G. LISSIDINI, Presidente. — MARIO DUFORT Y ALVAREZ, Secretario.

Ley Nº 11.859

PODER LEGISLATIVO

El Senado y la Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay reunidos en Asamblea General

DECRETAN:

I

Creación y Organización

Artículo 1º — Créase el Ente Autónomo denominado Administración de Ferrocarriles del Estado, persona de derecho público. Podrá ser designado por la sigla A. F. E.

Su domicilio legal será la ciudad de Montevideo.

El Presidente y el Secretario del Directorio ejercerán la representación del Ente.

I I

Cometidos y facultades del Organismo

Artículo 2º — La Administración de Ferrocarriles del Estado tendrá los siguientes cometidos y facultades:

a) Realizar servicios de transporte de pasajeros, de cargas y de encomiendas, por cuenta de terceros, por vía férrea, en todo el territorio de la República.

b) Explotar directamente o por concesionarios, previa licitación pública, los servicios y actividades que se consideren complentarios o accesorios, como ser: bar, restaurante, publicidad, venta de artículos de interés para el viajero.

c) Construir, modificar y conservar directamente o por contrato, sus líneas férreas y material rodante, y realizar las obras accesorias y de explotación así como adquirir todo lo necesario para el cumplimiento de sus fines.

d) Contratar, mediante licitación pública y en la medida que lo requiera la prestación de un servicio ferroviario determinado, servicios com-

plementarios de transporte colectivo por vía terrestre, de pasajeros, cargas y/o encomiendas.

En caso de no ser posible o conveniente la contratación, podrá, por resolución fundada del Directorio, y cuatro votos conformes realizar directamente el servicio, previa autorización del gobierno departamental correspondiente.

e) Propiciar leyes para la construcción de viviendas para su personal; así como la organización cooperativa del mismo, pudiendo contribuir incluso financieramente, a su desenvolvimiento, con el contralor que estime conveniente.

Artículo 3º — Sólo la ley podrá disponer la construcción o supresión de líneas férreas. Los ramales Pan de Azúcar-Piriápolis y Puerto Sauce-Puntas de San Juan podrán suprimirse por resolución fundada del Directorio con cuatro votos conformes y aprobación del Poder Ejecutivo dando cuenta a la Asamblea General.

III

Capital, beneficios, fondo de reserva y fondos de mejoramiento

Artículo 4º — Se constituye el capital originario del Organismo que se crea con los patrimonios de la Administración de Ferrocarriles y Tranvías del Estado, los que se adquirieron por compra a las Compañías Británicas de Ferrocarriles y del Puente de Cuareim, en virtud de la escritura de compraventa de fecha 31 de enero de 1949, la línea férrea de Sayago a Tablada construída de acuerdo con la Ley de 28 de diciembre de 1914 y su prolongación hasta la Tablada Nacional en construcción.

El Directorio se hará cargo bajo inventario y tasación de estos patrimonios.

Autorízase al Poder Ejecutivo a emitir una deuda pública, que se denominará "Servicio de Ferrocarriles del Uruguay", hasta por la suma de setenta millones de pesos, la que se destinará a renovaciones y ampliaciones en los Ferrocarriles del Estado.

La deuda referida gozará de un interés máximo de 5 % anual pagadero trimestralmente y 1 % de amortización acumulativa. La amortización se efectuará por compra directa o a la puja cuando la cotización esté por debajo de la par y por sorteo y a la par cuando dicha cotización esté a la par o por encima de ella.

Queda facultado el Poder Ejecutivo para contratar ad-referendum de la aprobación del Poder Legislativo la emisión de deuda externa hasta por la suma indicada en el inciso tercero de este artículo.

Mientras la deuda cuya emisión se autoriza no esté totalmente colocada, el Poder Ejecutivo podrá emitir bonos de tesoro o Letras de Tesorería por un monto equivalente al saldo no utilizado, en moneda nacional o extranjera, con plazo de dos meses hasta cinco años e intereses hasta 5 % anual.

Los títulos y cupones de deuda pública interna o externa, así como los bonos del tesoro o Letras de Tesorería que se emitan de acuerdo con esta ley, estarán libres de todo impuesto creado o a crearse.

Los servicios de interés y de amortización de la deuda de las Letras y bonos, serán atendidos con cargo a Rentas Generales, debiendo la Administración de los Ferrocarriles del Estado reintegrar el importe de los mismos.

Dentro de los 120 días de instalado el 1er. Directorio, éste elevará al Poder Ejecutivo, para su aprobación, los planes de reajuste financiero del servicio, de las renovaciones y ampliaciones que requiera. El Poder Ejecutivo sólo autoriza la emisión de la deuda pública que se crea, de conformidad a las modalidades de los planes que se aprueben y en la medida que sea indispensable para el adecuado cumplimiento de los mismos, dando cuenta a la Asamblea General.

Artículo 5º — Las utilidades que se obtengan de la explotación de los servicios se destinarán:

a) el 20 % a Fondo de Reserva.

b) el 20 % se repartirá entre los empleados y obreros de la Institución en forma proporcional a la antigüedad calificada.

c) el 40 % a fondo de mejoramiento de las instalaciones y del material.

d) el 20 % a construcción de viviendas económicas en los centros ferroviarios, con destino a funcionarios y obreros del servicio.

IV

De las autoridades

Artículo 6º — La dirección y administración del organismo estará a cargo de un Directorio rentado, compuesto de cinco miembros.

Artículo 7º — Corresponde al Directorio.

a) Administrar la Institución y asegurar la continuidad de sus servicios ejerciendo la fiscalización y vigilancia de los mismos. Queda facultado al efecto para contraer préstamos en el Banco de la República, u otros del país, previa anuencia del Poder Ejecutivo, hasta la suma de tres millones de pesos. Sin sobrepasar en conjunto este máximo, podrá girar en descubierto hasta la suma de un millón de pesos. Para exceder de esta suma siempre dentro del máximo ya establecido, será necesario el voto de cuatro miembros del Directorio y la previa conformidad del Poder Ejecutivo.

b) Formular, dentro de ciento veinte días de su gestión, un plan general de reajuste económico-financiero.

c) Fijar las tarifas de sus servicios con la aprobación del Poder Ejecutivo. En casos excepcionales podrá apartarse de dichas tarifas dando cuenta al Poder Ejecutivo dentro de las 24 horas.

d) Someter a la aprobación del Poder Ejecutivo el Proyecto de Reglamento General por el cual deberá regirse el Ente.

e) Dictar los reglamentos que le comete esta Ley y los demás que estime necesarios para el funcionamiento normal de los servicios.

f) Aprobar los balances y la memoria anual.

g) Resolver las cuestiones relacionadas con el ejercicio de la potestad disciplinaria, de acuerdo con lo que establezcan los reglamentos.

h) Proyectar, de acuerdo con el Artículo 222 de la Constitución el presupuesto del Ente.

i) Efectuar las designaciones y promociones y decretar las sanciones aplicables al personal.

j) Realizar actos de disposición de los bienes del organismo conducentes a una buena administración y con las limitaciones establecidas en la presente Ley; y

k) Proyectar el Estatuto a que se refiere el artículo 63 de la Constitución.

Artículo 8º — Cuando el Directorio deba depositar fondos lo hará en el Banco de la República.

Artículo 9º — El Directorio, conforme al artículo 194 de la Constitución, le está prohibido realizar negocios extraños al giro del servicio, así

como disponer de sus recursos para fines ajenos a sus actividades normales.

Para adquirir, gravar o enagenar bienes inmuebles, se requerirá la obtención previa:

a) Del voto conforme de por lo menos cuatro de sus miembros.

b) De la autorización del Poder Ejecutivo, la que deberá constar en forma expresa y formal en el expediente respectivo.

Artículo 10º — Los miembros del Directorio están dispensados de la responsabilidad que establecen los artículos 198 y siguientes de la Constitución en los siguientes casos:

a) Los ausentes de la sesión en que se adoptó la resolución y de la sesión en que se hubiere dado lectura y prestado aprobación al acta respectiva.

b) Los que sin haber concurrido a la sesión en que se adoptó la resolución hubieran estado presentes al darse lectura al acta y formularen impugnación o dejaren constancia de su desconformidad.

c) Los que hubieran hecho constar en acta su disentimiento y el fundamento que lo motivó. Cuando ese pedido de constancia se produzca, el Presidente del Directorio estará obligado a dar cuenta del hecho, dentro de las veinticuatro horas, al Poder Ejecutivo, remitiéndole testimonio del acta respectiva.

A los efectos de este artículo, el Directorio remitirá quincenalmente al Poder Ejecutivo testimonio de las actas de sesión, una vez aprobadas y copia de sus resoluciones.

Artículo 11º — El quórum para sesionar el Directorio será de tres miembros y sus resoluciones podrán ser válidamente dictadas por simple mayoría de votos, salvo los casos en que la Constitución o esta Ley requieran mayor número.

Artículo 12º — Al presidente o a quien lo sustituya legalmente, le corresponde:

a) Cumplir y hacer cumplir los reglamentos.

b) Ejecutar las resoluciones del Directorio.

c) Tomar medidas urgentes cuando fuere necesario, dando cuenta al Directorio en la primera sesión y estándose a lo que éste resuelva.

d) Presidir las reuniones del Directorio; y

e) Elevar a consideración del Directorio el balance y proyecto de memoria anual.

V

Del personal

Artículo 13º — La situación del personal de la A.F.E. se regirá por las normas que a continuación se establecen.

Artículo 14º — Para el ingreso de personal de todas las categorías se exigirá la previa justificación de las condiciones que para ello requieren la Constitución y las leyes y, en especial, las siguientes:

a) Haber dado cumplimiento a lo dispuesto en la Ley Nº 9.943, de 20 de julio de 1940, de Instrucción Militar.

b) Poseer aptitud física y moral demostrada, respectivamente por el Carnet de Salud y por la certificación de su conducta por dos ciudadanos de reconocida solvencia moral; y

c) Comprobar sus convicciones democráticas en la forma establecida en la parte final del apartado anterior.

Para el ingreso a los cargos técnicos serán exigibles, además, los títulos expedidos por la Universidad de la República.

Unicamente se considerarán cargos técnicos los que, por la propia índole de la función, de acuerdo a las leyes y reglamentos, deban ser necesariamente desempeñados por profesionales; y cargos semitécnicos los que el Directorio establezca en la reglamentación a dictarse, atendiendo, también, a la índole de la función.

Artículo 15º — El ingreso del personal técnico y semitécnico se hará siempre por la última categoría y grado del escalafón correspondiente y por concurso de méritos de oposición o de ambas formas, según lo establezca la reglamentación que dicte el Directorio.

El ingreso del personal administrativo se hará en las condiciones antes indicadas, pero sólo por concurso de oposición.

Estas disposiciones no rigen para los cargos de Gerente General, Secretarios del Directorio y Asesores Técnicos los que podrán ser nombrados por resolución fundada y por mayoría absoluta de votos.

Artículo 16º — El Directorio establecerá:

a) Una clasificación de oficios del personal obrero especializado de acuerdo con la cual serán registrados todos los artesanos aspirantes a trabajar en las obras, talleres, o servicios de la Administración de Ferrocarriles del Estado, que reúna las condiciones de idoneidad requeridas por los reglamentos pertinentes para integrar dichos registros.

b) Un registro del personal obrero no especializado que aspire a ingresar al Instituto.

c) Un registro de aspirantes a integrar el personal de servicio.

Artículo 17º — Cada vez que la A.F.E. necesite tomar obreros, especializados o no, solicitará a la Comisión Distribuidora de Trabajo que corresponda, que, previa integración con un delegado de la Comisión Asesora (artículo 27), proceda a sortear ese personal del registro respectivo, con los requisitos que establece la Ley Nº 10.459 de diciembre 14 de 1943.

Este sistema se aplicará para el ingreso al personal de servicio sólo cuando los cargos vacantes no se llenaren con personal de la Institución.

Artículo 18º — Para ser designados aprendices; tendrán preferencia, en la proporción que el reglamento indique, los que estén cumpliendo cursos de los respectivos oficios en la Universidad del Trabajo, y los hijos de quienes hayan prestado al Ente más de 10 años de servicios.

Artículo 19º — El Directorio reglamentará los requisitos a llenarse en los llamados a concurso, y sólo podrán realizar la designación directa de técnicos cuando no hubiera aspirantes inscriptos o si éstos no se presentaren al concurso o si el mismo fuera declarado desierto.

Artículo 20º — El llamado a concurso deberá tener la suficiente publicidad. Las inscripciones sólo podrán ser rechazadas por resolución fundada en virtud de no llenar las condiciones legales y reglamentarias pertinentes. El rechazo así como las razones que lo determinen, deberán ser comunicados por escrito al interesado.

Artículo 21º — El traslado de empleados y obreros no podrá tener otro motivo, aparte de los ascensos, que razones de mejor servicio, o de inconducta que no merezca mayor sanción; en todos los casos, conforme a lo dispuesto por el inciso b) del artículo 30 de la presente ley y en el artículo 19 del Estatuto del Funcionario (Ley Nº 10.388, de 13 de febrero de 1943).

Serán de cuenta del Organismo los gastos que demande el traslado del empleado u obrero y de los familiares a su cargo.

A los efectos del inciso primero no se consideran traslados los desplazamientos de personal que por la naturaleza de su trabajo, deban efectuarse frecuentemente de un lugar a otro.

Las sanciones disciplinarias, salvo la destitución, regida por el artículo siguiente, serán establecidas en los reglamentos.

Artículo 22º — El personal de la A. F. E. podrá ser destituído por ineptitud, omisión o delito. La destitución deberá resolverse previa la instrucción del sumario administrativo con intervención de la Comisión Asesora y fundarse en las resultancias del sumario, debiendo pasarse el expediente a la justicia ordinaria cuando sea por delito.

Para resolver las destituciones será siempre necesario el voto conforme de cuatro miembros del Directorio.

El Gerente General y los Secretarios del Directorio podrán ser removidos por resolución fundada de éste, adoptada por mayoría absoluta de votos.

Artículo 23º — Las vacantes que deban llenarse por promoción, se proveerán atendiendo a la especialidad de la función dentro de las respectivos escalafones —técnicos, semitécnicos, administrativo, obreros y de servicio,— dándose preferencia a los integrantes del personal de la misma categoría y grado y, a falta de éstos, a los que ocupen en la categoría el grado inmediato inferior, cualquiera sea la sección o repartición en que actúen.

Cuando el desempeño del cargo a proveer requiera conocimientos especiales, será necesario rendir con aprobación prueba de suficiencia.

Los ascensos o promociones de todo el personal se efectuarán por riguroso orden de calificación, y en igualdad de calificaciones por concurso restringido a los igualmente calificados.

Artículo 24º — Dentro de los sesenta días de constituído el Directorio organizará e instalará —reglamentando las condiciones de su funcionamiento—, los órganos de calificación, conforme a lo establecido en el artículo 16 del Estatuto del Funcionario (Ley Nº 13.388).

Las normas a regir para la calificación del personal se ajustarán fundamentalmente, a las siguientes bases:

a) antigüedad en el organismo y en el cargo;

b) asiduidad y rendimiento;

c) competencia y responsabilidad;

d) conducta y disciplina;

e) trabajos originales sobre temas de administración y servicios de transportes, o investigaciones científicas.

Artículo 25º — La calificación a que se refiere el artículo anterior, se realizará anualmente y se notificará a los interesados, que tendrán siempre derecho a recurrir de la misma, en la forma y condiciones que el reglamento estableciere, ante los mismos órganos calificados o los de alzada.

Susbtanciados los reclamos que se interpusieren o transcurridos diez días sin recurrirse las calificaciones, se comunicarán al Directorio, y sólo tendrán fuerza obligatoria una vez aprobados por éste.

Se entenderá que el Directorio las aprueba si dejara transcurrir el término de sesenta días de su recepción, sin pronunciarse.

Artículo 26 — En todo lo que no fuere materia de previsión expresa en este capítulo regirán en lo pertinente las disposiciones sobre Estatuto del Funcionario y distribución del trabajo en las obras públicas, contenidas en las leyes Nos. 10.388, de 13 de febrero de 1943 y 10.459, de diciembre 14 de 1943, respectivamente.

VI

Comisión Asesora

Artículo 27º — A los fines de colaboración establecidos en el artículo 65 de la Constitución, se constituirá una Comisión Asesora compuesta de siete miembros: uno delegado del personal técnico y semitécnico, dos del personal administrativo, tres del personal obrero y uno designado por el Directorio, que no podrá ser miembro del mismo. Este último ejercerá la presidencia.

A cada titular corresponderá tres suplentes.

Artículo 28º — La elección de los delegados del personal se efectuará bajo el contralor de la Corte Electoral ,con la base del voto secreto y la representación proporcional.

La Corte Electoral reglamentará todo lo pertinente a este acto eleccionario. Los miembros de la Comisión Asesora durarán tres años en sus funciones, no pudiendo ser releectos hasta pasados tres años desde la fecha de su cese. La elección se efectuará el último domingo del mes de enero de cada período.

Artículo 29º — Para formar parte de la Comisión Asesora, se requerirán, por lo menos diez años de antigüedad anterior a la elección o designación con buena calificación y hallarse en actividad en el Organismo.

Artículo 30º — Los cometidos de colaboración de la Comisión Asesora, serán:

a) Informar, a requerimiento del Directorio, en problemas relativos a la organización del trabajo, la higiene, cooperativismo, previsión social, asistencia médica, vivienda y la seguridad industrial. En estos aspectos, así como en materia de estudio del ordenamiento presupuestal y cumplimiento de las reglas del Estatuto, podrá tener iniciativa propia ante el Directorio, proponiendo las reglamentaciones o proyectos del caso.

b) Informar al Directorio, en todas las cuestiones relativas a aplicación de las normas sobre calificaciones, despidos, sanciones o traslados, cuando el Directorio o el interesado lo soliciten.

Si planteado el recurso de revocación establecido por el artículo 317 de la Constitución la Comisión Asesora se expediere en sentido favorable al recurrente, la resolución, para ser mantenida, deberá ser fundada y contar con mayoría absoluta de votos.

c) Proponer su reglamento a la aprobación del Directorio.

VII

Disposiciones Generales

Artículo 31º — Rentas Generales continuará atendiendo las erogaciones establecidas por el artículo 10 de la Ley Nº 11.070, de 17 de junio de 1948 y por el artículo 12 inciso segundo, de la Ley Nº 11.490 de 18 de setiembre de 1950.

Artículo 32º — El personal y los jubilados del Organismo, así como sus familias gozarán de las franquicias de carácter general y beneficios de carácter social acordados por la Administración privada o estatal de los servicios ferroviarios.

El Directorio de la A.F.E. y el de las Cajas de Jubilaciones respectivas, quedan autorizados para disponer que las Contadurías de dichos Organismos descuenten en las planillas de sueldos, jornales o pasividades, a solicitud de las entidades ferroviarias, cooperativas o similares, que tengan o tramiten personería jurídica a la fecha de promulgación de esta ley, las cuotas que deben abonar sus afiliados, no pudiendo exceder el

total de los descuentos del 40 % (cuarenta por ciento) del sueldo, jornal o pasividad.

Gozarán de las mismas prerrogativas las organizaciones con personería jurídica o las que se constituyan en el futuro y fueran reconocidas por cuatro votos conformes del Directorio.

No podrá autorizarse que ningún afiliado a dichas instituciones opere simultáneamente sobre el mismo rubro en dos instituciones de fines y beneficios similares.

Artículo 33º — El Directorio publicará semestralmente un estado que refleje claramente la vida financiera de la Institución, el que deberá tener la visación del Tribunal de Cuentas.

Artículo 34º — El Tribunal de Cuentas, sin perjuicio de la función que le compete de acuerdo a la Constitución, designará entre su personal un delegado permanente ante el Organismo que por esta Ley se crea, quien, en el desempeño de sus cometidos, estará facultado para efectuar la revisión y examen de los libros, el estudio de actas, comprobantes y demás documentos necesarios para el eficaz cumplimiento de sus funciones.

Artículo 35º — La A.F.E. queda exonerada de pagos de derechos de aduana, portuarios, adicionales, patentes e impuestos, salvo lo que dispongan las leyes especiales.

Artículo 36º — El Directorio podrá enagenar al Poder Ejecutivo, Entes Autónomos, Servicios Descentralizados y Gobiernos Departamentales, por el precio de tasación, los elementos que no le sean necesarios.

Fuera de estos casos, sólo podrá vender dichos materiales, mediante remate público precedido de suficiente publicidad o por licitación pública.

Artículo 37º — Declárase de utilidad pública los inmuebles cuya expropiación se considere necesaria para las finalidades del Organismo.

Artículo 38º — Las adquisiciones de material rodante o cualquier otro elemento necesario para la explotación de los servicios, se realizarán conforme a lo dispuesto en el artículo 10, (apartado e), de la Ley Nº 9,542 de 31 de diciembre de 1935 y la Ley Nº 11.185, de 20 de diciembre de 1948.

Artículo 39º — Las servidumbres establecidas por el artículo 55 del Código Rural regirán para el estudio, construcción, modificación, conservación y limpieza de las líneas férreas.

Para las declaraciones correspondientes, regirán las disposiciones de dicho Código.

Artículo 40º La vinculación de A.F.E. con el Poder Ejecutivo se establecerá por intermedio del Ministerio de Obras Públicas.

Artículo 41 — Deróganse todas las disposiciones que se opongan a la presente ley.

Disposiciones Transitorias

Artículo 42º — Hasta tanto se sancione el primer presupuesto de la A.F.E., continuarán rigiendo las normas presupuestales actualmente en vigencia en los servicios a que se refiere el artículo 4º de la presente Ley.

Artículo 43º — Previamente a la clasificación de cargos en categorías y grados a que se refiere el artículo siguiente, el Directorio promoverá dentro de cada uno de los ferrocarriles fusionados, al personal presupuestado que tenga mejor derecho para ocupar los cargos vacantes, sin alteración en las asignaciones percibidas hasta la fecha. Las asignaciones definitivas serán las que resulten del presupuesto del Ente, con la retroactividad en esta Ley.

A los efectos de este artículo, no regirán, en la Administración de los Ferrocarriles del Estado, las disposiciones del artículo 75 de la ley Nº 11.490, de 17 de setiembre de 1950, en cuanto dichas disposiciones consi-

derán los cargos automáticamente suprimidos del Presupuesto, por no haber sido provistos en el plazo estipulado.

Al personal extra presupuesto, con retribución mensual, cuya situación no queda contemplada en el inciso primero de este artículo, se le incluirá en el primer presupuesto del Ente, en destinos de categorías y sueldos que correspondan según el artículo siguiente, siempre que tengan actuación en los ferrocarriles desde antes del 1º de enero de 1950. Si dicha actuación es de fecha posterior a la indicada, el Directorio del Ente deberá considerarla como mérito, a los efectos de las nuevas designaciones que tenga que realizar.

En cuanto al personal contratado, podrá continuar prestando servicios en el Organismo siempre que así lo resolviera el Directorio por cuatro votos conformes.

Artículo 44º — A fin de unificar y ordenar la situación presupuestal de todo el personal comprendido en los servicios que se rigen por esta Ley, se establecerá dentro del plazo de noventa días de constituído el Directorio, una clasificación de los cargos, en categorías y grados tomando en cuenta las funciones propias de los mismos, con indicación precisa del total en cada categoría y grado.

Al establecerse dicha clasificación, así como al efectuar las designaciones ajustadas al nuevo presupuesto, se respetarán, cuando no hubieren sido resueltas por el artículo anterior, las situaciones funcionales del personal de los dos organismos ferroviarios, existentes en el momento de la fusión.

La clasificación sera comunicada al órgano primario de calificación a lós efectos establecidos en los artículos 24 y siguientes .

Artículo 45º — El Directorio en el término de 120 días a contar de la fecha de su instalación y de acuerdo con lo establecido en el apartado h) del artículo 7º, proyectará el presupuesto de los ferrocarriles fusionados.

Una vez aprobado dicho presupuesto se aplicará con retroactividad al día en que se produjo la fusión efectiva de los dos organismos actuales.

Artículo 46º — Si una vez aprobado el presupuesto resultara de éste que deban mantenerse, en calidad de únicos, determinados cargos directivos (técnicos o administrativos) que existían en ambos servicios, la designación para el cargo presupuestado se realizará mediante concurso de méritos y oposición entre quienes los ocupen de acuerdo a derecho.

El que no resultare triunfante o no se presentare al concurso, permanecerá en calidad de adscripto a la función, debiendo suprimirse el cargo al vacar.

Sin embargo, el que no obtenga el cargo de titular, podrá optar por alejarse del organismo, considerándose este caso como causal de jubilación anticipada o temporal, de acuerdo con el régimen de la Ley Nº 9.940, de 2 de Julio de 1940.

Las disposiciones de este artículo en lo relativo al concurso, no se aplicarán a los cargos a que se refiere el artículo 15, inciso final.

Artículo 47º — Si el Directorio, por requerirlo las necesidades del servicio, procediera a efectuar designaciones antes de la oportunidad establecida en los artículos precedentes tendrán carácter provisorio, sin conferir ni quitar derechos, debiendo la designación definitiva ajustarse a las normas de la presente ley.

El mismo régimen se aplicará a los que hayan sido destinados en comisión para desempeñar tareas superiores a su cargo, a partir del 1º de febrero de 1949, sin perjuicio del reconocimiento de los méritos acreditados en el ejercicio del cargo.

Artículo 48º — Dentro de los treinta días siguientes a la fecha de la promulgación de esta Ley, la Corte Electoral reglamentará todo lo pertinente al acto eleccionario, de acuerdo, a lo establecido en los artículos 27 y siguientes: y a los 30 días de dictada la reglamentación, se realizarán las elecciones de delegados del personal administrativo, técnico, semi-

técnico y obrero para integrar la Comisión Asesora, estándose a lo dispuesto en los artículos 27 y 49.

Efectuados el escrutinio y la proclamación, se dará posesión a los que resultaren electos, los cuales durarán en sus cargos, hasta el día 31 de enero de 1955.

Artículo 49º — La primera Comisión Asesora se compondrá de once miembros: dos delegados del personal técnico y semitécnico, tres del personal administrativo, cinco del personal obrero y el miembro designado por el Directorio.

Un delegado del personal técnico y semitécnico, uno del administrativo y uno del obrero serán elegidos por los sectores respectivos del actual personal de los Ferrocarriles del Estado, y el resto, con excepción del miembro designado por el Directorio, será elegido en igual forma por los actuales funcionarios del Ferrocarril Central del Uruguay.

A cada titular corresponderá tres suplentes.

Artículo 50º — La remuneración del primer Directorio de la Institución será: Presidente y Vicepresidente en ejercicio de la Presidencia, $ 1.500.00 mensuales; la de los Vocales, incluso del Vicepresidente $ 1.100.00 mensuales.

Artículo 51º — Los que forman parte del personal actual de los organismos que se fusionan podrán mantener los cargos que desempeñen simultáneamente a la fecha de promulgación de la presente Ley, siempre que la acumulación de los sueldos respectivos fuera legalmente posible en la fecha del traspaso de las ex-empresas privadas al Estado.

Artículo 52º — Mientras no se dicten los reglamentos pertinentes, las designaciones que efectuare el Directorio para ingresar a cargo de cualquier naturaleza o categoría, no darán derecho al ejercicio de la función si el certificado que expediere el servicio médico del Instituto no habilitare al interesado para ello.

Artículo 53º — En ningún caso por la aplicación de las normas establecidas en esta Ley, el personal de los ferrocarriles fusionados percibirá menor retribución de la que tenía el día de la fusión.

Artículo 54º — Los derechos y garantías acordados por esta ley al personal de A.F.E., regirán también en el caso especial de promociones del artículo 23.

Artículo 55º — Hasta tanto se ponga en ejecución el plan de reajuste financiero a que se refiere el inciso final del artículo 4º y el apartado b) del artículo 7º, los déficit de explotación del servicio serán solventados por Rentas Generales.

Artículo 56º — Mientras el Servicio de Transmisiones y la U.T.E. no realicen la totalidad de los servicios telegráficos y telefónicos la A.F.E., podrá continuar atendiendo esos servicios en sus estaciones, de acuerdo con los referidos institutos.

Artículo 57º — A los efectos de esta Ley, la fusión de los servicios ferroviarios se considera producida el día que asuma sus funciones el primer Directorio del Organismo.

Artículo 58º — Comuníquese, etc.

Sala de sesiones de la Cámara de Representantes en Montevideo, a 16 de setiembre de 1952.

JOSE LISSIDINI, Presidente. — MARIO DUFORT Y ALVAREZ, Secretario.

PODER EJECTIVO

Ministerio de Obras Públicas
Ministerio de Hacienda

Montevideo, 19 de Setiembre de 1952.

Cúmplase, acúsese recibo, comuníquese, publíquese e insértese en el Registro Nacional de Leyes y Decretos.

Por el Consejo: MARTINEZ TRUEBA. — CARLOS L. FISCHER, EDUARDO JIMENEZ DE ARECHAGA, Secretario.

INTEGRACION DEL DIRECTORIO DE LA ADMINISTRACION DE LOS FERROCARRILES DEL ESTADO

Acta Nº 127 del 25 de setiembre de 1952. — El Consejo procedió a la integración del Directorio de la Administración de Ferrocarriles del Estado, siendo propuestos por la mayoría, los señores Ingeniero Manuel Rodríguez Correa, como Presidente; y señores Juan Francisco Montedónico y Lizardo Calleros Guichón, y por la minoría los señores Ricardo Gómez Gavazzo y Esc. Dardo Machado Sanz. Las designaciones a favor de las mencionadas personas serán hechas una vez que el Tribunal de Cuentas de la República, en uso de la facultad que le confiere el artículo 196 de la Constitución, comunique al Poder Ejecutivo que la gestión de los Directores que han integrado ya otros Directorios, no ha merecido de su parte, observación alguna.

Acta Nº 142 del 17 de octubre de 1952. — Con acuerdo del Señor Ministro de Obras Públicas y en atención a que el Senado de la República no ha formulado observación a las designaciones de Directores de la Administración de Ferrocarriles del Estado, recientemente llevadas a cabo por el Consejo, éste resolvió que el señor Ministro don Carlos L. Fischer, les dé posesión de sus cargos.

MEMORIA ANUAL 1952

A n e x o   I I I

RESULTADOS DE EXPLOTACION

Enero 1º de 1952 al 31 de Diciembre de 1952

Es de hacer notar que los datos que se detallan, involucran toda la red, o sea los ex-Ferrocarriles Británicos y el ex-Ferrocarril del Estado, cuya fusión se realizó el 1º de Noviembre de 1952.

	1951	1952	Diferencia		
	$	$		$	%
Entradas por Tráfico	25.070.087	24.533.143	—	536.944	2
Subvención de Rentas Generales	8.687.062	8.701.640	+	14.578	—
Total:	$ 33.757.149	$ 33.234.783	—	522.366	2
Gastos de Explotación	$ 37.519.618	$ 41.385.016	+	3.855.398	10
Resultados de Explotación — Déficit	3.772.469	8.150.233	+	4.377.764	116
Gastos de Renovación	2.698.203	1.957.493	—	740.710	27
Déficit:	$ 6.470.672	$ 10.107.726	+	3.637.054	56

ENTRADAS

Entradas por Rubros	1951	1952	Diferencia		
	$	$		$	4
Pasajeros	8.111.592	8.404.799	+	293.207	4
Encomiendas	769.310	739.706	—	29.604	%
Equipajes	28.789	25.677	—	3.112	11
Leche y Crema	137.318	133.551	—	3.767	3
Cargas	10.256.546	9.717.609	—	538.937	5
Animales	5.031.447	4.828.049	—	203.398	4
Telégrafo	61.403	57.921	—	3.482	6
Varios	673.682	625.831	—	47.851	7
	$ 25.070.087	$ 24.533.143	—	536.944	2

TRAFICO DE PASAJEROS

Estadística del Tráfico de Pasajeros

	1951	1952	Diferencia		%
1 Entradas por Pasajeros					
1ra. Clase	3.795.900	3.680.512	—	115.388	3
2da. Clase	4.315.692	4.724.287	+	408.595	9
	8.111.592	8.404.799	+	293.207	4

2 Viajes de Pasajeros No.	10.427.320	11.882.210	+ 1.454.890	14
3 Kilómetros de Pasajeros No.	515.319.588	548.186.410	+ 32.866.822	6
4 Promedio kilómetros por Pasajero Km.	49,42	46,08	— 3,34	7
5 Promedio Entradas por Km.	0,016	0,015	— 0,001	6
6 Promedio No. de Pasajeros por Coche No.	29,78	29,63	— 0,15	-
7 Promedio de Entradas por viaje de Pasajero $	0,77	0,71	— 0,06	8
8 Kilómetros de Coches de Pasajeros y Coches Motores No. (equiv. 4 ejes por coche	17.301.389	18.480.942	+ 1.179.553	7

Una relación del aumento que se viene sucediendo de tiempo atrás, se demuestra a continuación en un período de 6 años:

	Entradas	Pasajeros Kilómetros
1947	$ 4.976.576	327.390.953
1948	" 5.478.981	356.336.939
1949	" 6.240.090	394.613.409
1950	" 7.066.839	470.417.775
1951	" 8.111.592	515.319.588
1952	" 8.404.799	548.186.410

ENCOMIENDAS Y EXCESO EQUIPAJE

Este tráfico muestra una disminución de $ 32.716 o 4% en las entradas y de 964 o 4% en el tonelaje:

	1951	1952	Diferencia	%
1 Entradas $	798.099	765.383	— 32.716	4
2 Tonelaje Tons.	24.421	23.457	— 964	4
3 Toneladas - kilómetros No.	4.818.821	4.678.535	— 140.286	3
4 Promedio Arrastre Kms.	197.32	199,45	+ 2,13	1
5 Entradas por toneladas - kil. $	0,166	0,164	— 0,002	1

LECHE Y CREMA

Este servicio muestra también una disminución de $ 3.767 o 3% en las entradas y de 964 o 4% en el tonelaje:

	1951	1952	Diferencia	%
1 Entradas $	137.318	133.551	— 3.767	3

2 Toneladas Tons.	17.376	17.335	—	41	
3 Toneladas - kilómetros $	1.687.776	1.673.861	—	13.915	1
4 Término medio de Entradas por toneladas-kilómetros $	97,13	96,56	—	75	1
5 Término medio de Entradas por ton. $	0,081	0,080	—	0,001	1

CARGAS

El tráfico de cargas ha tenido una disminución de $ 538.937 o 5% en las entradas y 113.074 u 8% en el tonelaje:

	1951	1952	Diferencia		%
1 Entradas $	10.256.546	9.717.609	—	538.937	5
2 Toneladas Tons.	1.354.338	1.241.264	—	113.074	8
3 Toneladas - kilómetros No.	270.298.447	262.565.326	—	7.733.121	3
4 Término medio de Entradas por toneladas - Kilm. $	0,038	0,037	—	0,001	3
5 Término medio de entradas por ton. $	7,57	7,83	+	0,26	3
6 Término medio recorrido por toneladas - kilómetros	199,58	211,53	+	11,95	6

ANIMALES

El tráfico de animales igualmente ha experimentado una disminución de $ 203.398 o 4% en entradas y en tonelaje 46.789 o 12%:

	1951	1952	Diferencia		%
1 Entradas $	5.031.447	4.828.049	—	203.398	4
2 Toneladas Tons.	389.880	343.091	—	46.789	12
3 Toneladas - kilm. de tráfico de Animales No	119.528.496	110.640.004	—	8.888.492	7
4 Entradas por ton. kil. de tráf. $	0,042	0,044	+	0,002	5
5 Promedio de arrastre Km.	306,58	322,48	+	15,90	5

VARIOS

En este rubro se ha seguido el mismo procedimiento que en el año anterior, incluye las sumas percibidas de los funcionarios del Organismo como aporte a la Sección Asistencia Médica, que ascendieron a $ 222.977, cargándose a los Gastos la totalidad de éstos que sumaron $ 590.284. Igualmente se ha procedido con los importes recibidos por exhibición de avisos comerciales en propiedad del Ente, cuyo importe fué de $ 42.840, y los gastos que sumaron $ 21.574 fueron debitados al rubro respectivo. A la vez se han acreditado a estas entradas, lo percibido por concepto de alquiler tren rodante, alquileres de Casa y Casillas, terrenos, etc.

SUBVENCION DE RENTAS GENERALES

Se ha debitado a la Tesorería General de la Nación, la suma de $ 8.701.640.53 por los aportes correspondientes al año 1952 de Rentas Generales por concepto de aumentos de sueldos y jornales acordados por leyes de fechas 25/4/49 y 18/9/50.

Leyes	25/4/49	$ 3.726.539,39
Ley	18/9/50	$ 4.975.101,14
		$ 8.701.640,53

De esta suma faltaban cobrar el 31/12/52 los importes correspondientes desde Setiembre a Diciembre 1952 y han sido cobrados en las siguientes fechas:

Leyes del 25/4/49		**Restituído**
Por Setiembre 1952	$ 301.082,33	9/1/53
" Octubre "	345.366,76	14/3/53
" Noviembre "	298.557,62	26/3/53
" Diciembre "	311.465,77	28/4/53
	$ 1.256.472,48	
Ley del 18/9/50		**Restituído**
Por Octubre 1952	$ 463.729,90	14/3/53
" Noviembre "	397.514,47	26/3/53
" Diciembre "	414.703,31	28/4/53
	$ 1.275.947,68	

Como se aprecia por el detalle que antecede, a la fecha de formularse este informe se han cobrado en su totalidad los importes adeudados.

GASTOS DE EXPLOTACION

	1951 $	1952 $		Diferencia $	%
Vía y Obras	6.375.655	6.927.613	+	551.958	8
Gastos de Locomotoras	13.259.979	14.408.627	+	1.148.648	8
Mantenimiento de telégrafo	816.878	859.974	+	43.096	5
Tren Rodante	1.982 292	2.191.714	+	209.422	10
Gastos de Tráfico	9.922.129	10.693.717	+	771.588	7
Gastos Generales	2.735.409	3.132.780	+	397.371	13
Impuestos Nacionales y Municipales	47.501	39.707	—	7.794	16
Coches Motores *)	2.708.269	2.813.108	+	104.839	4
Alquiler Tren Rodante	78.991	85.523	+	6.532	8
Tranvías	209.270	232.253	+	22.983	10
	$ 38.136.373	$ 41.385.016	+	3.248.643	8
Menos diferencia cuota kilométrica Año 1951 no contabilizada por el ex-Ferrocarril Central *)	606.755				
	$ 37.529.618	$ 41.385.016	+	3.855.398	10

SUELDOS Y JORNALES

Las siguientes cifras demuestran los presupuestos departamentales:

Directorio	$	19.553,35
Gerencia, Sección Legal y Sección Médica		827.149,33
Contaduría		1.011.734,17
Tráfico		8.010.175,23
Vía y Obras		6.149.312,94
Electricidad y Señales		544.512,46
Locomotoras y Tren Rodante		8.995.048,39
Almacenes		643.579,94
Personal en Comisión		134.708,71
Total:	$	26.335.774,52
Provisión para pago retroactividad período 21/10/52 al 31/12/52 Ley 6/10/53 de recursos — Art. 12		**1.000.000,00**
Total General:	$	27.335.774,52

El total del presupuesto demostrado anteriormente fué distribuído como sigue:

Gastos de Explotación	$	23.784.574
Trabajos de Capital, Renovación y otras cuentas		3.551.200
	$	27.335.774

Es atribuible a la vez a la discriminación que antecede los aportes patronales correspondientes a Caja de Jubilaciones y Asignaciones Familiares que importaron:

	C. Jubilaciones	**Asig. Familiares**
Gastos de Explotación	2.261.951	822.693
Capital, Renovación y otras cuentas	363.198	128.620
	$ 2.625.149	$ 951.313

GASTOS DE VIA PERMANENTE Y OBRAS

	1951 $	1952 $		Diferencia $	%
Sueldos y Jornales, Aportes Jubilatorios y Asignaciones Familiares	5.001.201	5.448.785	+	447.584	8
Materiales y varios	1.375.655	1.478.828	+	104.374	7
	$ 6.375.655	6.927.613	+	551.958	8

Los gastos de Mantenimiento por kilómetro de vía durante los dos años fueron como sigue:

1951	$	2.158
1952	"	2.345

Incluído en los Gastos de Explotación de Vía y Obras figuran los correspondientes a obras autorizadas, a saber:

Vía Permanente	1951 $	1952 $		Diferencia $	%
A. Durmientes					
Sueldos	30.319	5.777	—	24.542	81
Materiales, etc.	19.037	10.797	—	8.240	43
B. Balasto Blando					
Sueldos	57.962	—	—	57.962	100
Materiales, etc.	73.983	—	—	73.983	100
Zanjas y Terraplenes					
Sueldos	41.093	51.511	+	10.418	20
Materiales, etc.	10.433	23.781	+	13.348	56
Pintura de Puentes					
Sueldos	7.276	57.351	+	50.075	—
Materiales, etc.	5.998	144.659	+	138.661	—
Alcantarillas					
Sueldos	20.061	10.542	—	9.519	47
Materiales, etc.	9.730	6.011	—	3.719	38
Edificios					
Sueldos	41.181	44.134	+	2.953	7
Materiales, etc.	24.444	36.213	+	11.769	32
Temporales e Inundaciones					
Sueldos	46.528	9.862	—	36.666	79
Materiales, etc.	19.316	10.202	—	9.114	47
Total:	$ 407.361	$ 410.840	+	3.479	1

GASTOS DE LOCOMOTORAS	1951 $	1952 $		Diferencia $	%
Sueldos y Jornales, Aportes Jubilatorios y Asig. Familiares	6.111.832	6.645.470	+	533.638	8
Materiales (inc. combustible) y varios	7.148.147	7.763.157	+	615.010	8
	$ 13.259.979	$ 14.408.627	+	1.148.648	8

Fuel Oil		1951	1952		Diferencia	
Toneladas consumidas		95.367	81.865	—	13.502	14
Promedio costo por tonelada	$	52,90	59,38	+	6,48	11
Carbón						
Toneladas consumidas		8.244	5.489	—	2.755	33
Promedio costo por tonelada	$	54,89	70,26	+	15,37	22
Diesel Oil						
Litros consumidos		305.365	3.231.618	+	2.926.253	—
Promedio costo por 1000 litros	$	132,86	141,83	+	8,97	6

Consumo de Combustible por Kilómetro de Máquina						
Fuel Oil	Kilos	12,66	12,65	+	0,01	—
Carbón	"	14,98	12,72	—	2,26	15
Diesel Oil	Litros	2,16	2,16		—	—
Costo de Comubstible por 100 ton - kilómetro brutas						
Fuel Oil	$	0,374	0,373	—	0,001	—
Carbón	"	0,711	0,929	+	0,218	31
Diesel Oil	"	0,165	0,159	—	0,006	4

Relación de los Costos de Combustibles de las Locomotoras al tráfico transportado

	Costo de Combustible $	Total Tráfico Ton-Kilómetros (Cargas y Animales)	Costo del Combustible por 100 Ton-Km. de Tráfico $
1951	5.520.183	389.826.943	1.416
1952	5.705.431	373.205.330	1.529

	1951	1952			%
Estadísticas Recorrido Tren Kilómetros					
Con Fuel Oil	5.626.974	4.616.260	—	1.010.714	18
Carbón	340.543	210.467	—	130.076	38
Diesel Oil	134.630	1.249.246	+	1.114.616	—
	6.102.147	6.075.973	—	26.174	—
Kilómetros de Máquina					
Con Fuel Oil	7.371.283	6.328.576	—	1.042.707	14
Carbón	514.120	396.014	—	118.106	23
Diesel Oil	141.191	1.497.665	+	1.356.474	
	8.026.594	8.222.255	+	195.661	2
Kilómetros de Trenes Balastro					
Con Fuel Oil	162.115	144.549	—	17.566	10
Carbón	36.344	35.568	—	776	2
	198.459	180.117	—	18.342	9
Total Kilómetros de Máquina:	8.225.053	8.402.372	+	177.319	2
Vehículos eje kilómetro (no incluye Coches Motores)					
Con Fuel Oil	257.529.400	219.326.022	—	38.203.378	15
Carbón	12.296.040	7.347.978	—	4.948.062	40
Diesel Oil	4.827.056	46.486.298	+	41.659.242	—
	274.652.496	273.160.298	—	1.492.198	1

Toneladas - Kilómetros				
Con Fuel Oil	1.345.486.139	1.304.504.074	— 40.982.065	3
Carbón	61.123.378	41.500.558	— 19.622.820	32
Diesel Oil	24.564.081	288.377.304	+ 263.813.223	—
	1.431.173.598	1.634.381.936	+ 203.208.338	14
Promedio No. de Locomotoras a Vapor	173	173	—	—
Promedio No. de Locomotoras Diesel	6	20	+ 14	—
Promedio Kilm. trabajados por máquina a vapor	46.728	39.912	— 6.816	15
Promedio Kilm. trabajados por máquina Diesel	47.064	74.883	+ 27.819	37
Reparaciones de de máquinas				
Por máquina a vapor	13.672.40	14.447.95	+ 775.55	5
Por 100 kilómetros	29.26	20.92	— 8.34	29
Por máquina Diesel	3.425.83	9.699.25	+ 6.273.42	—
Por 100 kilómetros	14.56	12.95	— 1.61	11

MANTENIMIENTO DEL TREN RODANTE	1951 $	1952 $	Diferencia $	%
Sueldos y Jornales, Aportes Jubilatorios y Asig. Familiares	1.209.631	1.323.307	+ 113.676	9
Materiales y Varios	772.661	868.407	+ 95.746	11
	$ 1.982.292	$ 2.191.714	+ 209.422	10

COCHES PASAJEROS

Estadísticas	1951	1952	Diferencia	%
Nº de Coches pasajeros incluyendo vehículos de servicio	183	199	+ 16	8
Nº de asientos	8.946	10.202	+ 1.256	12
Reparaciones por coche	$ 3.097.53	$ 3.260.32	+ 162.79	5

VAGONES DE CARGA

Nº de vagones (2 ejes)	5.845	5.845	—	
Capacidad tonelaje	60.344	60.344	—	—
Promedio capacidad por vagón (2 ejes)	Ton. 10.32	10.32	—	—
Reparaciones por vagón	$ 172.19	$ 204.97	+ 32.78	19

REPARTICION ELECTRICIDAD Y SEÑALES

		1951		1952		Diferencia	
Sueldos y Jornales,		$		$		$	%
Aportes Jubilatorios							
y Asig. Familiares		580.662		597.879	+	17.217	3
Materiales y varios		236.216		262.095	+	25.879	10
	$	816.878	$	859.974	+	43.096	5

GASTOS DE TRAFICO

		1951		1952		Diferencia	
Sueldos y Jornales,		$		$		$	%
Aportes Jubilatorios							
y Asig. Familiares		8.738.223		9.421.765	+	683.542	7
Materiales y varios		1.183.906		1.271.952	+	88.046	7
	$	9.922.129	$	10.693.717	%	771.588	7

GASTOS GENERALES

		1951		1952		Diferencia	%
Sueldos y Jornales,		$				$	
Aportes Jubilatorios							
y Asig. Familiares		1.917.505		2.047.681	+	130.176	7
Materiales y varios		865.405		1.124.806	+	259.401	23
	$	2.782.910	$	3.172.487	+	389.577	12

COCHES MOTORES

		1951		1952		Diferencia	%
Sueldos y Jornales,		$		$		$	
Aportes Jubilatorios							
y Asig. Familiares		1.279.824		1.384.332	+	104.508	6
Materiales y varios		1.428.445		1.428.776	+	331	—
	$	2.708.269	$	2.813.108	+	104.839	4

Los gastos distribuidos por clase de Coche Motor se detallan a continuación:

		1951		1952		Diferencia	%
		$		$		$	
Brill		1.503.985		1.517.100	+	13.115	1
Ganz		1.204.284		1.273.693	+	69.309	5
Simmering		—		22.315	+	22.315	—
	$	2.708.269	$	2.813.108	+	104.839	—

	1951	1952		Diferencia	%
	Km.	Km.		Km.	
Kilómetros Recorridos					
Brill	2.625.143	2.642.739	+	17.596	1
Ganz	2.555.704	2.669.940	+	114.236	4
Simmering	—	18.334	+	18.334	—
	5.180.847	5.331.013	+	150.166	3
Costo por Kilómetro	$	$		$	
Brill	0,5729	0,5741	+	0,0012	—
Ganz (*)	0,4712	0,4771	+	0,0059	1
Simmering	—	1,2171	+	1,2171	—

ACTIVO FIJO

Valor Compra ex-Ferrocarril Central	$	**44.330.000,00**

Es el valor de compra de los ex-Ferrocarriles Británicos en el Uruguay, que en este balance figuran contabilizados.

Línea Férrea, Obras de Arte y Línea Telegrafía	$	**30.670.413,18**
Estaciones y Edificios en general	"	**2.590.190,43**
Material Rodante	"	**13.048.220,04**
Maquinaria y herramientas	"	**326.028,40**

Se incluyen por los valores que se contabilizaban en libros del ex-FF.CC. del Estado y el ex-F.C. Central, incorporándole las adquisiciones o gasto patrimonial efectuado por A.F.E. en período señalado.

Muebles y útiles	$	**177.052,16**

Como se verá se ha producido una disminución de $ 41.874.77 con relación al Anexo Nº 7 del 31 de Octubre de 1952, que corresponde a los encerados que en este Ejercicio figuran en Equipo y Stock de Reparticiones y cuya transposición de rubros representa una disminución de $ 42.554,49 en la Repartición Tráfico y un aumento de $ 679,72 en la Repartición Talleres.

Electrificación Belvedere - Santiago Vázquez	$	**139.186,72**

Este anexo es igual al del Balance de fecha 31 de Octubre de 1952 donde muestra los valores de Activo Fijo de los ex-FF.CC. y TT. del Estado.

Ramal Piriápolis	$	**33.865,18**
Instalación remesa Central	"	**97.756,44**
Coches Motores	"	**2.204.060,52**
Balastera "La Cordobesa"	"	**3.924,85**

Estos anexos igual que el anterior representan los Valores de Activo Fijo al 31/12/52 de los ex-FF. CC. y TT. del Estado, incorporados desde el 1/11/52 a A.F.E.

Equipo y Stock Reparticiones	$	**694.744,33**

Este Anexo agrupa la Maquinaria y Plantel y Equipo de uso permanente en las líneas y está integrado por el valor de costo menos depreciación, basado en la vida estimada.

ACTIVO CIRCULANTE

Materiales en Existencia .... **$ 7.263.269,28**

Representa la existencia de materiales al 31/12/52, y se desglosa en dos partes, a saber:

Materiales en Existencia en Almacenes — $ 6.959.489,90 cuya discriminación por Secciones de acuerdo a los registros de Almacenes, se detallan en Apartado "A" de dicho Anexo. Es de destacar que las clasificaciones de los mismos y su-clasificaciones comprenden aproximadamente 35.000 variedades. Comparada con la existencia del ejercicio anterior en importe, representan un aumento de $ 489.367,39.

Materiales en poder de las Reparticiones — Estos materiales en su mayoría están en poder de las reparticiones para casos de emergencia, agrupados en la forma que a continuación se detalla:

Depósitos Locales Vía y Obras	$	96.500,55
Stock de Emergencia	"	43.093.71
Calderas de Locomotoras en reserva	"	12.852,00
Ruedas con ejes para vagones en reserva	"	8.399,68
Balastro y Materiales de Consumo	"	15.711,41
Balastro y Materiales de Consumo - Cantera Suárez	"	107.982,14
Materiales de Fabricación del ex-F. C. del Estado	"	19.239,89

ACTIVO DISPONIBLE

Dinero en Bancos, en Caja y en Tránsito .... **$ 214.026,21**

Los importes que corresponden a Dinero en Caja y en Tránsito en la fecha de este Balance, se discriminan en la siguiente forma:

Banco República	$	3.586,40
Banco República Cuenta Cambio	"	27.133,87
Banco República Suc. Paysandú	"	36.557,19
Cajas Varias	"	22.382,47
Dinero en Tránsito de Estaciones	"	124.366,28
	$	214,026,21

Títulos y Acciones .... **$ 165.400,00**

Registra el valor de $ 177.800.00 v/n de títulos de Obras Públicas 5% 1940 $ 164.000 y de títulos de Deuda Interna de Conversión 5% Ciudad de Montevideo 1937 Serie "E" y "C" por $ 13.800, que existían para pago de indemnizaciones por accidentes de trabajo desde el año 1931 hasta el 31 de Diciembre de 1949, figurando en los libros de los ex-Ferrocarriles Británicos con un importe de $ 164.435,00.

De acuerdo con instrucciones de la ex-Administración, las pensiones por accidentes son pagadas contra Gastos Generales, por lo que no fué necesario continuar con la reserva mantenida por los ex-Ferrocarriles Británicos, por

lo que quedaron libres los títulos adquiridos que formaban dicha reserva. Estos títulos se hallan en custodia en el Banco República.

A la vez registra el valor del título nominativo de 5 acciones de $ 200,00 c/u de la Bolsa de Comercio, depositado en dicha Bolsa para su custodia.

También registra el valor de las acciones de la Sociedad Rural Exposición eria Paysandú S.A. por $ 300 valor nominal registrado en libros por $ 3.00 y de la Asociación Agro-Pecuaria e Hípica de Salto cuyo valor nominal es de $ 200,00 registrado en libros por $ 2,00.

Títulos depositados en el Banco de Seguros del Estado para accidentes .... $ 83.227,37

Este importe se mantiene sin variante desde Diciembre 1948, registra el costo según libros de títulos por un valor nominal de $ 94.675,00. El interés que devengan estos títulos se utiliza para servir pensiones por accidentes del trabajo ocurridos antes del año 1931, y los accidentes posteriores a esta fecha los paga el Organismo con cargo a Explotación.

ACTIVO EXIGIBLE

Materiales en tránsito o comprometidos .... $ 505.540,09

Registra el total de los materiales en tránsito o comprometidos a la fecha de confección de este balance, siendo su renglón más importante los repuestos para Locomotoras Diesel adquiridos en General Electric Co. y American Locomotive, que importa $ 331.621,04.

Deudores por fletes .... $ 794.806,17

Registra el total de deudores cuyas cuentas figuran impagas en Tesorería y fletes pendientes de pago en Estaciones a la fecha de confección de este Balance. La discriminación es la siguiente:

En Tesorería	$	670.851,84
En Estaciones	"	123.954,33
	$	794.806,17

Varios deudores .... $ 280.106,29

Agrupa una serie de deudores corrientes, siendo de destacar en los más salientes la Viacao Ferrea do Rio Grande do Sul con un ibporte de $ 35.974,15 correspondiente a servicio de Intercambio en Frontera Rivera y Río Branco; Administración Nacional de Puertos $ 59.267,39 por estadía, fletes, etc.; U.T.E. por $ 13.524,44 por servicio telefónico combinado, cuyo importe fué cobrado en su totalidad el 17/7/53; Varias Instituciones del Estado por $ 49.052,01 y Varios por Almacenaje en Puerto Sauce $ 9.296,48. Estos dos últimos provienen del ex Estado, y el resto se trata de deudores corrientes por trabajos realizados por su cuenta, etc.

Gastos pagados adelantados y otros débitos en suspenso $ 12.292,77

Se trata de débitos en su mayoría que deben liquidarse en proporciones [illegible] gastos que aún no se ha presentado la rendición de cuentas, [illegible] n Prima de Seguros quinquenal $ 74.522,95; Gastos [illegible], e Importe a restituir por la Corte Electoral $ 8.334,41.

Gobierno Nacional - Cuentas por fletes, etc. .... **$ 1.582.777,46**

Representa la deuda al 31/12/52 de distintas Oficinas Públicas por concepto de pasajes y fletes oficiales, correspondiendo las deudas más importantes a:

Dirección de Vialidad	$	404.440,11
Dirección de Saneamiento	"	145.103,28
Dirección de Correos	"	110.134,55
Consejo Nac. Enseñanza P. y Normal	"	118.319,87
M. de Defensa Nacional	"	159.976,33
Ministerio del Interior	"	161.639,30
Ministerio de Obras Públicas	"	238.658,85
Ministerio de Salud Pública	"	194.565,63

Tesorería General de la Nación .... **$ 2.532.420,16**

Representa la deuda al 31/12/52 del Gobierno Nacional por aumento de sueldos y jornales decretados por leyes de 25/4/49 y 18/9/50, discriminada como sigue::

Leyes del 25/4/49			**Restituído**
Por Setiembre 1952	$	301.082,33	9/1/53
" Octubre "	"	345.366,76	14/3/53
" Noviembre "	"	298.557,62	26/3/53
" Diciembre "	"	311.465,77	28/4/53
	$	1.256.472,48	

Ley del 18/9/50			**Restituído**
Por Octubre 1952	$	463.729,90	14/3/53
" Noviembre "	"	397.514,47	26/3/53
" Diciembre "	"	414.703,31	28/4/53
	$	1.275.947,68	

Como se aprecia por el detalle que antecede, a la fecha de formularse este informe se han cobrado en su totalidad los importes adeudados.

Simmering Gauz Pauker A.G. .... **$ 1.413.324,28**

[illegible] corresponde a los pagos realizados hasta el 31/12/52 por [illegible] los Motores, pagos que se han efectuado de acuerdo [illegible] suscripto con la firma Simmering Gauz A.G. según resolución del Poder Ejecutivo del 5/12/50.

A CONSOLIDAR

Resultado de Explotación .... **$ 17.266.582,16**

El déficit de Explotación se discrimina de la forma siguiente:

Año 1949 Ex-F.C. Central	....	Superávit	$	6.164.28
" 1950 " "	....	Déficit		70.136,29
" 1951 " "	....	"		2.262.901,07
" 1952 " " Período Enero a Octubre	....	"		4.007.561,39
" 1951 Ex-FF.CC. y TT. del Estado	...	"		4.228.934,12
" 1952 " " " período Enero a Octubre	......	"		3.851.453,74
" 1952 A.F.E. - período Nov. a Diciembre		"		2.851.759,83

Superior Gobierno - Recursos a Arbitrarse .... $ 16.986.400,94

Relaciona los importes reclamados al Gobierno Nacional por concepto de adquisiciones y obras por cuenta de Capital a saber:

Obras Varias	$	1.134.805,50
Adquisiciones		
16 Salones de Pasajeros	$	1.573.031,84
10 Vagones tanques	"	116.706,79
5 Locomotoras Henschel	"	647.289,70
10 Vagones Plataforma	"	74.377,16
26 Locomotoras Diesel	"	9.952.375,80
1 Grúa de 50 Toneladas	"	123.500,00
24 Vagones Tolvas	"	352.479,20
7 Trenes Coches Motores Simmering	"	3.011.834,95

PASIVO NO EXIGIBLE

Capital .... $ 96.824.631,42

El Capital del Ente, se desglosa como sigue:

Valor de adquisición de las ex-Compañías Británicas	$	44.330.000,00
Valor proveniente de los ex-FF.CC. y TT. del Estado	"	52.054.414,93
Incorporación de la línea férrea Ramal Tablada	"	361.103,50
Valor de las operaciones que corresponden al nuevo Ente - período Noviembre a Diciembre	"	79.112,99

Es de destacar que en lo referente al Capital de las ex-Compañías Británicas, a los efectos de su escrituración en los libros, se ha tomado el valor de adquisición, pues al cierre del Balance se está confeccionando un inventario físico del que surgirá el valor a asignarse.

Reserva ajuste capital .... $ 5.192.741,22

Tiene su origen en dos partes. En primer término se ha transferido a esta cuenta el saldo resultante (previas las variantes detalladas en el informe al 31/10/52) del crédito no exigible a favor de "Oficina en Londres" deno-

minado "Saldo a favor del Instituto resultante de operaciones", que a la fecha alcanza a $ 2.439.149,12. En segundo término se han transferido también, ciertas reservas que se habían formado para afrontar compromisos que en el momento actual no son exigibles. Se detallan los más salientes, a saber:

Impuesto sustitutivo del de Herencias	$	241.714,33
Impuesto al Ausentismo	"	30.500,00
Cuentas del Ex-FF.CC. y TT. del Estado canceladas ley 7/5/52	"	1.910.101,22
Contribución Inmobiliaria	"	20.327,48
Amortización Cantera Suárez, etc.	"	220.769,61
Valor de materiales salvados por eliminación de Activo Fijo	"	59.889,56
Renovación de materiales provenientes de los ex-FF.CC. y TT. del Estado - créditos destinados a cancelación de valores Activos del Material Rodante retirado del servicio	"	230.140,28

Provisiones y Reservas Especiales .... **$ 1.868.128,53**

Estas provisiones que forman parte del Patrimonio del Ente, se detallan a continuación:

Amortización Coches Motores Brill	$	302.484,89
Amortización Coches Motores Ganz	"	670.017,90
Provisión para adquisición de durmientes	"	482.576,49
Diferencia precio Venta Materiales fuera de uso	"	371.933,53
Indemnizaciones por despido - reclamos ex-empleados, en trámite	"	11.204,23
Provisión para posible reclamos de la Caja de Jubilaciones Industria Comercio por Empleados despedidos	"	17.245,63
Varios créditos provenientes del ex-Estado por indemnizaciones, etc.	"	10.253,87
Posible reclamo de la Caja de Jubilaciones de la Industria y Comercio por recepción leña en Haedo	"	2.409,99

PASIVO EXIGIBLE

Varios Acreedores .... **$ 7.465.292,20**

Es de destacar que en su mayoría se trata de acreedores corrientes, sal-

vo el caso de Ancap por suministro de Petróleo y Varios que representa una abultada suma que se arrastra de varios meses: Se detallan los más importantes:

Ancap	$	4.663.406,48
Servicio Reembolso	"	119.331,17
Caja Nacional - préstamos al personal	"	71.127,19
Montevideo Trading Co.	"	133.782,50
Administración Nac. de Puertos - Gastos s/materiales, etc.	"	156.698,78
Varios provenientes del ex-Estado por suministros	"	307.056,17
Varios Proveedores de Materiales, etcétera	"	325.257,55
Banco de Seguros - Pólizas seguros del Personal - Año 1951 y 1952	"	87.919,52

Varios Créditos en suspenso .... **$ 889.520,31**

Agrupa ciertos créditos que se mantienen en suspenso a la espera de su dilucidación definitiva para su liquidación. Los principales son:

Cuota mensual asignada como contribución al Municipio por Municipio por servicios tranviarios ley 4/1/15 - Art. 33 - Créditos hasta el mes de Diciembre 1925	$	145.500,00
Municipio por mora en entrega coches motores Ganz (firma Ganz Co.)	"	104.681,31
Aumento en sueldos y jornales - período 21/10/52 al 31/12/52 - Ley Orgánica A.F.E.	"	491.600,00
Asignaciones Familiares - diferencia entre lo reservado y los pagos realizados - leyes de 12/11/43 y 18/9/50	"	139.185,82

Asignaciones Familiares .... **$ 495.006,33**

Presenta los importes adeudados a la fecha, distribuídos en la forma siguiente:

Ex-Ferrocarril Central

Período Junio a Octubre 1952	"	335.625,53
A.F.E. - Período Nov. a Dic. 1952	"	158 275,29
Varios atributarios impagos	"	1.105,51

Banco República .... **$ 1.631.029,06**

Representa la deuda ante el Banco República por los conceptos siguientes:

Deuda e intereses a la fecha por adquisición Coches Motores Ganz	$	524.225,00

Crédito a la fecha otorgado por decreto del Consejo Nacional del 17/12/52 requerido por el Art. 7º de la Ley Orgánica de la Administración de Ferrocarriles del Estado del 19/9/52	"	1.106.804,06

Caja de Jubilaciones y Pensiones Civiles, Escolares y Servicios Públicos y Afines .... $ 12.070.701,44

Por importe adeudado a la citada Caja de Jubilaciones que se viene acumulando desde el mes de Agosto de 1950 por aportes Patronales y Personales.

Caja de Jubilaciones y Pensiones de la Industria y Comercio y Servicios Públicos .... $ 1.042.147,12

Se muestran en este anexo saldos impagos a la fecha provenientes de ambos ferrocarriles, a saber:

Ex-Ferrocarril Central

Aportes Patronales y Personales e Impuesto 3% sobre Tráficos, período Julio 1947 a Noviembre 1949	$	4.441.794,04
Menos: Pagos a cuenta	"	3.431.423,92
	$	1.010.370,12
Menos: Importes adelantados a jubilados y reembolsables por la Caja	"	41.076,40
	$	969.293,72

Ex-Ferrocarril del Estado

Impuesto 3% sobre tráficos cobrados hasta Mayo 1950	"	72.816,44

International General Electric Inc. y American Locomotive Co. .... $ 6.036.862,40

Deuda a la fecha con las citadas firmas por adquisición de 26 Locomotoras Diesel Eléctricas y Repuestos, según contratos respectivos, a saber:

International General Electric

23 Locomotoras - valor s/contrato ..	$	8.037.273,60
Menos: Pagos realizados a la fecha	"	2.679.000,00
	$	5.358 273,60

American Locomotive:

3 Locomotoras - valor s/contrato ..	$	1.017.799,60
Menos: Pagos realizados a la fecha	"	339.210,80
	$	678.588,80

A CONSOLIDAR

Tesoro Nacional .... $ **10.012.388,40**

Importes pagos por el Tesoro Nacional por cuenta de Administración de Ferrocarriles del Estado, según relación de la Contaduría Gral. de la Nación, a saber:

Suma proveniente de los ex-F.C. Estado acumulada hasta el 31/10/52	$	9.418.290,92
Importes correspondientes al nuevo Ente - período Nov. y Dic. 1952 ..	"	594.097,48

CAPITAL Y RENOVACION

La distribución de los gastos incurridos en obras que involucran Capital y Renovación, ha sido efectuada en la misma forma que en [illegible] teriores; siendo los totales dados según detalle a continuación [illegible] do al período de Noviembre y Diciembre de 1952.

CUENTA ACTIVO FIJO

El total de los cargos habidos, menos créditos, resulta un débito de $ 12.655.749,61. Por cada una de las obras existe su correspondiente Cédula, la que recibió la debida autorización antes de la iniciación de los trabajos.

Folio 51 **VIA Y OBRAS**

Desvíos

406 Chapicuy - Construcción desvío muerto	$	1.405,11	
433/1 Ramal Puma - Ampliación desvío ..		284,92	
433/4 Quebracho - Construcción desvío ...		850,83	
447 Palmitas - 50% Costo construcción desvío Cerealera Palmitas Ltda. ..		8.365,04	10.904,90

Edificios y Estaciones

358 Pampa - Mejoras edificio estación ..		1.660,14
391 Goñi - Ampliación edificio estación .		437,72
399 Fray Bentos - Alojamiento personal trenes		11,20
404 Remesa Peñarol - Modificaciones para Servicio Locomotoras Diesel ...		3.641,55
422/1 Paysandú - Instalación ex-galpón máquinas Salto		4.117,58
423 Chamberlain - Mejoras edificio ex-		

	Suc. Saldumbide		473,18	
427	Triángulo Sayago - Construcción depósito para materiales y Eqipo		4.587,49	
439	Ampliación Oficinas Central		13.677,56	
444	Atlántida - Construcción vivienda Guarda - agujas		434,96	29.041,38
	Instalaciones Sanitarias			
420	Tacuarembó - Construcción ww.cc. públicos	**Cr.**	**177,25**	
433/3	Nico Pérez - Instalación serv. de agua		974,72	797,47
	Varios			
422/3	Paysandú - Construcción cerco en Talleres		1.581,23	
441	Blanquillo al Norte - Terminación trabajos línea en construcción		25.587,63	27.168,86
Folio 52	**TALLERES Y TRACCION**			
	Maquinaria			
120	Adquisición nueva maquinaria y herramientas			2.299,62
	Locomotoras y Tren Rodante			
117	Adquisición 10 vagones tanques	**$**	16,70	
121	Adquisición 10 vagones plataforma 30 toneladas		4,01	
123	Compra de 26 Locomotoras Diesel ..		2.607.785,07	
124	Adquisición 16 coches de pasajeros .		2.386,06	2.610.191,84
Folio 54	**ELECTRICIDAD Y SEÑALES**			
	Señales			
152	Margat - Instalación luces oscilantes		645,18	
153	Yí - Instalación luces oscilantes		513,41	
154	Sarandí - Instalación luces oscilantes		418,31	
155	Fray Marcos		299,94	1.876,84
	Varios			
143	Modernización alumbrado en 9 salones ex F.C. Midland		181,67	
145	Instalar alumbrado eléctrico en 5 salones 2da. clase		2.077,66	
149	Instalación luz fluorescente en 6 salones 1ra. clase Nos. 11 al 16		14,47	
150	Construcción línea telegráfica Central a Peñarol		2.868,24	
157	Mejoras en Salones Nos. 12, 13, 147 y		1.880,88	7.022,92
				$ 2.689.304,83
	Más: Gastado hasta Octubre 1952			9.966.454,76
				$ 12.655.759,61

CUENTA RENOVACIONES

El total de los cargos habidos menos créditos, resulta un débito de $ 285.429,83, según detalle. Por cada una de las obras existe su correspondiente cédula, la que recibió la debida autorización antes de la iniciación de los trabajos.

Folio 51	**VIA Y OBRAS**				
	Vías				
225	Km. 31/111 L. Nico Pérez - Renovación Vía	$	70,54		
254	Km. III/230 L. Nico Pérez - Renovación Vía		58,81		
445	Renovación rieles y durmientes Sudriers - Km. 144 Línea Punta del Este	$	197.351,76	$	197.481,11
	Durmientes				
387	Todo el Sistema - Renovación durmientes 1950	Cr.	2.077,98		
415	Todo el Sistema - Renovación durmientes 1951	Cr.	5.402,59		
436	Todo el Sistema - Renovación durmientes 1952		12.441,60		
381	Todo el Sistema - Renovación durmientes de puente y cambios 1950		2.521,60		
414	Todo el Sistema - Renovación durmientes de puente y cambios 1951		19.170,22		
438	Todo el Sistema - Renovación durmientes de puente y cambios 1952		1.941,88		28.594,73
	Balasto				
400	Todo el Sistema - Balastaje de conservación		2.870,72		
431	Balastaje Línea Minas - Año 1952		10.997,72		
432	Balastraje - Todo al Sistema		37.976,66		51.845,10
	Edificios y Estaciones				
379	Paso de los Toros - Reparaciones generales a galpón máquinas		537,65		
404	Remesa Peñarol - Modificaciones para Servicio Locomotoras Diesel		6.702,60		
411	Central - Renovación parcial techo galpón cargas "B"		3.279,36		
422/1	Paysandú - Instalación ex-Galpón máquinas Salto		1.157,53		
430	Salto - Reparaciones galpón máquinas		637,80		12.314,94
	Varios				
392	Paysandú - Construcción desvío e instalación balanza		859,35		
416	Líneas T. y Tres y Rivera - Renovación				

por aumento pesos rieles 32 a 40 kilos - 1 Rivera		1.573,00		
426 Todo el Sistema - Mejoras Servicio de agua	Cr.	**119,15**		
435 Peñarol - Traslado galpón R. Branco - Peñarol para repuestos		9.293,73		
440 Línea Durazno - Reconstrucción alambrados		84,68		11.691,61
Folio 52 **TALLERES Y TRACCION**				
Locomotoras y Tren Rodante				
000 Costo desmantelar tren rodante		51,60		
077 Peñarol - Reconstrucción vagones 660 ejes y 5 furgones de 4 ejes				
101 Peñarol - Reconstrucción de 165 bogies	Cr.	**477,81**		
vagones	Cr.	**19.637,65**	**Cr.**	**20.064,86**
Folio 54 **ELECTRICIDAD Y SEÑALES**				
Varios				
151 Línea Minas - Renovación 100 Km. hilos telegráficos				3.567.20
				285.429,83

Fdo. JUAN C. PERRONE
Contador Gral. Enc.

MEMORIA ANUAL 1952

ANEXO IV

INFORME SUCINTO DEL SUPERINTENDENTE DE TRAFICO

(Repartición Tráfico)

Me es grato elevarle un ligero comentario sobre la actuación de la Repartición de Tráfico durante el año 1952.

TRAFICO EN GENERAL

El movimiento de pasajeros ha sido muy bien mantenido con una tendencia de aumento en las distintas líneas, aunque cabe destacar que el tráfico a, y de las playas del Este durante los meses del verano ha sufrido en algo por ausencia del turismo procedente de la Argentina.

Las perspectivas futuras son excelentes ya que la mejoría experimentada en nuestro material rodante por las recientes compras hechas en el extranjero, denota un visible retorno del público a los servicios ferroviarios.

En cuanto a cargas en general, en primer término se destaca el excelente aumento registrado en los transportes de Arroz procedente de las estaciones en la Línea Río Branco, calculándose un aumento de 50 % aproximadamente en tonelaje. Se espera un movimiento más o menos igual para el año 1953 en este renglón.

Los embarques de Lana acusan un apreciable aumento de tonelaje, pero es de tomar en cuenta que la zafra comparativa de 1951 fué muy lenta debido a la falta de interés mostrado por los compradores de firmas extranjeras.

Los envíos de madera brasileña por Frontera Rivera y Cuareim para el mercado local se han desarrollado en forma normal. En contraste, el tráfico a la Argentina ha quedado completamente paralizado debido a las dificultades comerciales existentes entre dicho País y el Brasil.

La Fábrica de la Compañía Uruguaya de Cemento en Km. 7 sigue recibiendo un fuerte tonelaje de Piedra Cal de sus canteras en Verdún, Línea Minas. Desgraciadamente la producción de Cemento de estos buenos clientes es transportada en gran parte por nuestros competidores y generalmente tenemos que conformarnos con los envíos de larga distancia.

En Cereales, el transporte ferroviario fué muy satisfactorio especialmente en el importante rubro de Trigo procedente de la Sección Oeste y las Líneas ex-Midland.

El movimiento registrado por el Frigorífico Armour en Sant'Anna (Brasil) por Frontera Rivera alcanzó un alto nivel debido a que el Gobierno Brasileño autorizó la matanza de un importante número de animales con el fin de llenar las demandas del mercado de ese país.

Nuevamente el tráfico de ganado vacuno lamentablemente ha sufrido un contraste bastante importante, debido a los altibajos experimentados en la producción de los distintos frigoríficos instalados en el país cuya causa es de dominio público.

El rubro de Lanares felizmente tuvo buen movimiento, ya que los hacendados tuvieron la necesidad de alivianar los campos que habían quedado muy recargados, pues este tráfico fué muy restringido en el año 1950 por los altos precios cotizados para la lana.

ENTRADAS (estimadas)

Se estima que las probables entradas serán como siguen para los diferentes tráficos:

			Diferencia con 1951 Aproximada			
Pasajeros	$	8.774.962	+ $	207.558	ó	2 %
Cargas	"	10.235.902	— "	504.824	ó	5 %
Ganado	"	4.717.754	— "	238.006	ó	5 %
Entrada total	$	23.728.618	— $	535.272	ó	2 %

SERVICIO DE TRENES

Salvo raras excepciones por causas fortuitas, el movimiento de trenes ordinarios y especiales se ha desarrollado con regularidad siendo en general bien aprovechado en lo que a tonelaje se refiere y programados con acierto, reduciéndose al mínimo posible las demoras innecesarias por cruces, etc. En todo esto influyó fundamentalmente y es de hacerlo resaltar, la preocupación y competencia del personal de trenes y controles.

Es a mi ver plenamente satisfactorio el resultado que están dando las nuevas máquinas "Diesel" cuya potencia de arrastre está evitando la corrida de muchos trenes especiales de carga.

MATERIAL RODANTE

En general, ha sido bien aprovechado y distribuido con acierto de acuerdo a las necesidades del servicio. Las descargas en las estaciones se han realizado con prontitud, sin haberse registrado demoras perjudiciales.

PERSONAL

Apesar de la intensidad del movimiento, especialmente en determinádos períodos y de la escasez del personal con que se ha trabajado a veces por diversas causas, el servicio en general ha sido bien atendido, salvándose las dificultades presentadas gracias a la buena voluntad, competencia y dedicación de todo el personal.

En resumen y a pesar del déficit registrado en las entradas, considero que podemos estar bien satisfechos con los resultados obtenidos, ya que hemos tenido que luchar con problemas de gran envergadura.

Firmado: G. V. BERNAYS, Superintendente de Tráfico.

MEMORIA ANUAL 1952

ANEXO V

INFORME SUCINTO DEL INGENIERO EN JEFE

(Repartición Vía y Obras)

En el transcurso del año la Repartición Vía y Obras ha mantenido las instalaciones a su cargo en el estado de seguridad necesaria para el buen desarrollo del servicio.

Empero, como en el año anterior, los recursos de la Repartición se han visto limitados por la falta de brazos y la dificultad experimentada en conseguir cantidades adecuadas de materiales imprescindibles a la buena conservación, como ser durmientes y rieles.

En el mes de Setiembre se sancionó la Ley Orgánica de los Ferrocarriles Nacionales creándose el Ente Autónomo denominado Administración de Ferrocarriles del Estado, a cuyo efecto se designaron los integrantes de su Directorio que tomó posesión de su cargo con fecha 21 de Octubre.

Con esta medida se verán salvadas en gran parte muchas de las situaciones engorrosas que podrían crear obstáculos a la ejecución de los planes de trabajo de la Repartición, permitiendo su desarrollo con mayor expedición y eficiencia.

Las actuaciones de la Repartición durante el período comentado han sido las siguientes:

NUEVAS LINEAS

Línea Blanquillo al Norte

Se encomendó a esta Repartición la terminación de las obras de construcción de la prolongación de la línea Blanquillo hacia el Norte con el fin den ponerla en condiciones de explotación hasta el Km. 319 - Paso de Ramírez. El 1º de Diciembre de 1952 fué oficialmente inaugurado el servicio de trenes hasta la prolongación de la línea. Quedó por realizarse la construcción de un corral de embarque en Ramírez, trabajo que debe quedar terminado a fines de Enero de 1953. La línea ha sido continuada más allá de Km. 319 hasta llegar al Río Negro, donde, para cruzar el río se precisa construir un puente de 790 m. y un viaducto de 1290 m. de luz. Los estribos, pilares de puente, y fundaciones para el viaducto han sido construídos, empero la estructura metálica, por falta de recursos, no ha sido adquirida.

Salta a la vista la vital importancia de terminar este puente cuanto antes y prolongar la línea otros 18 ó 20 kilómetros para dar salida a las excelentes zonas para la agricultura de Zapucay y Caraguatá.

RIELES

Dada la importancia de la zona Progreso-25 de Agosto en cuanto a la intensidad de Tráfico, se dispuso la adquisición de material nuevo para la renovación de la enrieladura, pues el estado de desgaste de ésta había alcanzado ya proporciones demasiado elevadas.

Se terminó la sustitución de unos 20.000 metros lineales de rieles de 32,24 Kgs. por rieles de 39.69 Kgs. por metro, entre Kms. 288 y 298 de la línea a Rivera, trabajo realizado por cuenta de Renovación y Capital.

Se prosiguió el trabajo de poner en escuadra las juntas de la vía y la colocación de anclas para contener el efecto del arrastre de los rieles al pasar los trenes, trabajo éste que ha requerido urgente atención dado los perjuicios ocasionados a la estructura de la vía por este corrimiento de los rieles y la tendencia que produce de formar torceduras en épocas de calores.

DURMIENTES

Persistió sin mejorar la angustiosa situación creada por la escasez de durmientes, llegándose a renovar solamente unos 40.000 en el transcurso del año.

Se han promovido gestiones para realizar la adquisición de mayores cantidades en el futuro próximo con el fin de recuperar en parte el atraso sufrido en este renglón.

BALASTO

En la línea a Minas se continuó el balastaje de la vía con piedra triturada completando un trecho de 19 Kms. entre Km. 87 y Km. 106. Resta realizar el balastaje de 15 Kms. de vía para terminar el balastaje del total de esta línea con piedra triturada.

Se continuó el balastaje con piedra triturada de la línea a Punta del Este, completando un trecho de 23 Kms. de vía entre Km. 90 y Pan de Azúcar (Km. 113). En la mencionada línea, el total de balastaje concluído con piedra triturada abarca 66 kilómetros, entre Empalme Sudriers (Km. 44) y Km. 110. Falta para terminar esta línea hasta Punta del Este, el trecho de Km. 110. a Km. 143, o sea, unos 33 kilómetros de vía, lo que se efectuará el primer semestre de 1953

En el resto del sistema se ha distribuído unos 20.300 metros cúbicos de balasto blando para la conservación del afirmado en los trechos balastados con material de calidad inferior.

MOVIMIENTO DE TIERRA

En la línea del Ente se ha efectuado, conjuntamente con balastaje, reforzamiento de terraplenes y reconstrucción de banquinas.

PUENTES Y ALCANTARILLAS

Se continuó la pintura de la obra metálica de los puentes ampliando con éxito la práctica recién ensayada de efectuar esta clase de trabajos por contrato, a cuyo medio se había recurrido con el fin de resolver el problema planteado por la escasez de personal idóneo del Organismo.

Se mantuvo en actividad la revisión periódica de las obras de mampostería y hormigón de los estribos y pilares de las alcantarillas y puentes, y la vigilancia de la obra metálica de éstos.

EDIFICACION

Se terminó la segunda etapa de las modificaciones y reformas al edificio de la remesa de máquinas en Peñarol para el servicio cotidiano de las locomotoras Diesel-eléctricas, abarcando éstas cuatro vías a sumarse a las tres vías reformadas en la primera etapa.

Se puso en mano el ensanche de la sección montaje del taller mecánico en Peñarol necesario para atender las reparaciones generales de las locomotoras Diesel-eléctricas.

Este ensanche comprenderá la ampliación del edificio existente en 48 metros de largo por 32 m. 80 de ancho.

Se terminó la ensambladura de un galpón de 40 m. 00 x 12 m. 50 que se trasladó de Río Branco para servir como depósito de repuestos para coches a motor en Peñarol.

Se construyen ampliaciones de viviendas y oficinas en las estaciones Florida, Goñi, Chamberlain y Fray Bentos, encontrándose ya concluídas algunas de éstas.

Se construyeron locales de servicio higiénico en las estaciones Tacuarembó y Paysandú, en cuya última estación fué construído también un local para transformador de corriente, y se puso en mano la ensambladura de un galpón que se trasladó de la estación Salto para servir de taller de calderería para Repartición Talleres.

EMBARCADEROS DE GANADO

En la estación Francia se construyó un corral embarcadero de ganado de 850 metros cuadrados para sustituir el corral antiguo cuyo estado de deterioro no permitía reparación.

DESVIOS DE MANIOBRAS Y ESTACIONAMIENTO DE VAGONES

En la estación Quebracho se extendió la vía de cruce para proveerla de una capacidad útil de 420 metros, construyendo a la vez un desvío para cargas de 155 metros entre palos blancos.

En Chapicuy se construyó un desvío muerto de 130 metros de capacidad útil para estacionamiento de vagones con carga.

DESVIOS INDUSTRIALES

En estación Palmitas se terminó la construcción de un desvío de acceso al galpón de la firma "Cerealera Palmitas Ltda." con una extensión total de 246 m.

En el Km. 298,927 de la línea a Mercedes se construyó un desvío de 174 m. para dar acceso al galpón de la firma Alberto F. Gramont.

CAMINOS DE ACCESO A LAS ESTACIONES

Como contribución a la "Semana del Camino" se distribuyeron 7.442 m3 de material de recebo extraído de las canteras de balasto del Organismo.

Firmado: D. G. MACCORMACK, Ingeniero en Jefe.

MEMORIA ANUAL 1952

ANEXO VI

INFORME SUCINTO DEL INGENIERO MECANICO EN JEFE

(Repartición Talleres y Tracción)

RECEPCION LOCOMOTORAS DIESEL ELECTRICAS

El año 1952 ha visto la iniciación de la transformación paulatina de la fuerza tractiva del Ferrocarril de Vapor a Diesel Eléctrica con la recepción, a partir del mes de Mayo del año citado, de 18 de las 20 locomotoras General Electric de 1500 HP. adquiridas en U.S.A. De estas 18 locomotoras recibidas, 15 se encuentran ya en servicio regular, estando las otras 3 en proceso de montaje o en pinturería.

Con la recepción anterior de 3 locomotoras Diesel eléctricas tipo Alco llegan a totalizar 18 locomotoras Diesel Eléctricas de 1500 HP. ya en servicio permanente.

Además se incorporaron al servicio en el citado año 3 locomotoras Diesel eléctricas de maniobras de 400 HP.

Se siguió trabajando intensamente en la preparación del personal, tanto de conducción como de reparación para la debida atención de las unidades citadas.

Se dió término en forma definitiva a la construcción de la nueva Remesa en Peñarol con capacidad de 7 vías y demás comodidades esenciales para el buen mantenimiento de este tipo de tracción.

RECEPCION DE 7 TRENES DE COCHES MOTORES SIMMERING

Se inició la recepción durante el mes de Octubre, de los 7 trenes de coches motores Simmering adquiridos en Austria. Llegaron al país durante el año 3 trenes completos. De estos 3 trenes ya se encuentran en servicio regular 2 de ellos, después de haberse efectuado las pruebas de recepción de orden.

La preparación del personal de conducción y reparación de estas unidades se encuentra en manos de la Jefatura del ex-Ferrocarril del Estado.

4 TRENES DE SALONES ALLAN ADQUIRIDOS EN HOLANDA

También hemos recibido durante el año 1952, entre los meses de Marzo y Junio, 4 trenes de 4 salones cada uno fabricados en Holanda. Estos trenes después de sus respectivos viajes de recepción fueron puestos en servicio, encontrándose 2 de ellos afectados al servicio entre Central-Rivera y viceversa, los otros 2 juegos siendo destinados a servicios diversos, entre ellos a Punta del Este y viceversa.

AMPLIACION EDIFICIO DE TALLERES PEÑAROL

Se ha dado comienzo a la ampliación del edificio principal de Taller Mecánico donde se efectuarán las reparaciones generales de las locomotoras Diesel Eléctricas. Este taller será equipado con maquinaria de diversos tipos y adecuadas para los trabajos mencionados.

TRABAJOS VARIOS DE MANTENIMIENTO ORDINARIOS

Durante el año se han efectuado reparaciones generales a 18 locomotoras y 19 locomotoras más recibieron una media reparación.

Además se han efectuado reparaciones de mantenimiento ordinario para los distintos servicios como ser: servicio de agua, fabricación de repuestos para las diversas unidades del Organismo, fabricación de agujas y cambios de vías, reparaciones de automóviles, excavadoras, grúas, etc., etc.

TRABAJOS VARIOS DE SECCION CARPINTERIA Y PINTURERIA

Se ha continuado como de costumbre con los trabajos de mantenimiento general de salones y vagones, como así también con el programa

de reconstrucciones especiales de diversos tipos de vagones, colocación de W. C. y lavabos en varios furgones para mayor comodidad de los troperos de los trenes de hacienda.

En la pinturería además de los trabajos ordinarios de pintura y barnizado de salones y vagones, este año ha visto la introdución por primera vez del sistema de pintar a soplete. Todas las locomotoras Diesel eléctricas son pintadas con este sistema.

TRABAJOS VARIOS

En las líneas del ex-Grupo Midland se dió término a la instalación de 4 equipos de bombeo "Homelite" para el servicio de agua en reemplazo de malacates o molinos a viento, con el consiguiente mejoramiento del servicio para aquella zona.

Varios muebles y útiles han sido fabricados en Taller Carpintería para equipar la nueva Remesa Diesel y para su futura instalación en el nuevo Taller que se está construyendo.

A partir del 21 de Octubre de 1952, fecha en que fué sancionada la Ley Orgánica de A.F.E., se empezaron a tomar las disposiciones correspondientes a la unificación de los distintos servicios de los ex-Ferrocarriles del Estado, como ser:

Unificación de los trabajos de Talleres Sudriers.
Unificación de los trabajos de Talleres Florida.
Unificación de los trabajos de Talleres Durazno.
Reorganización completa de la Remesa Coches Motores en Central.
Traslado de algún personal Administrativo a Peñarol.

Naturalmente todas estas disposiciones llevarán algún tiempo en ser cumplidas dada la complicada naturaleza de las mismas, sobre todo en lo que a personal se refiere, pues principalmente en vista de la escasez de vivienda, y lo caro de los alquileres, gran parte del personal de los Talleres del interior se rehusa a venir a Peñarol.

Sin embargo se está buscando la manera de aliviar esta situación, y no dudamos que en el correr del próximo año se habrá encontrado algún arreglo que satisfaga a todos.

Fdo.: A. DE ANDA, Ingeniero Mecánico en Jefe Int.

MEMORIA ANUAL 1952

ANEXO VII

INFORME SUCINTO DEL INGENIERO ELECTRICISTA EN JEFE

(Repartición Electricidad y Señales)

MANTENIMIENTO GENERAL

Se han mantenido en normal estado de funcionamiento todas las instalaciones a cargo de esta Repartición a saber: Comunicaciones en general (telegráficas, telefónicas, sistema Block y Radiotelegráficas). Señalización eléctrica y mecánica, Barreras eléctricas y mecánicas dentro de la Sección Local y luces oscilantes y prevenciones en Pasos a Nivel en todo el sistema. Instalaciones eléctricas en general, comprendiendo alumbrado, fuerza motriz, maquinaria, artefactos en general y alumbrado coches con todos sus artefactos y aparatos inherentes, así como también todas las instalaciones y maquinarias de Talleres Peñarol y Cantera Suárez.

OBRAS SUPLEMENTARIAS DE EXPLOTACION

Bajo este rubro se mejoraron y modificaron 15 instalaciones eléctricas en diferentes lugares. Además se modificaron y ampliaron las instalaciones de Talleres Remesa, Estación y Playa en Salto, Melo y Paysandú.

Se dotó de alumbrado eléctrico la señal Nº 20 de Colón. Se continuó con la regularización de instalaciones eléctricas en todo el sistema para gozar de Tarifa Oficial. Se ampliaron algunas instalaciones telefónicas. Se procedió a la renovación de baterías alcalinas en varios salones y circuitos de señales eléctricas. Se instalaron campanas de alarma en 3 pasos a nivel y timbres anunciadores de trenes en 5 pasos a nivel. Se mejoraron varios postes de señales deteriorados por uso en diferentes estaciones. Se instalaron repetidores de señales en Estación Laureles. Se reformó la instalación de señales en La Cruz.

OBRAS MAYORES

Se continuó trabajando con las siguientes obras:

Renovación de cables de señales entre los Kms. 2.500 a 2.803 y 6.987 a 8.500 Línea Central y de Km. 8.000 a 9,123 Línea Manga. Instalación de dínamos nuevos y reguladores en 6 salones. Modernización alumbrado en 9 salones ex-Midland. Instalación luz fluorescente en 6 salones. Instalación de un cable subterráneo entre la sub-estación de transformación y la planta de lavar locomotoras en Remesa Peñarol, colaborando en todos los trabajos por reformas y mejoras para el mantenimiento de locomotoras Diesel.

SE INICIARON LAS SIGUIENTES OBRAS:

Instalar alumbrado eléctrico en 5 salones de 2ª Instalar alumbrado fluorescente y calefacción en 4 salones de 1ª clase. Renovación 100 kilómetros alambre hilos telegráficos en Manga y Sudriers. Instalación luces oscilantes y campana de alarma en 4 Pasos a Nivel. En lo que se refiere a la parte correspondiente. a los ex F.C. del Estado, se nos informa que ya elevaron su informe por separado.

Firmado: J. J. ADER, Ingeniero Electricista en Jefe Int.

MEMORIA ANUAL 1952

ANEXO VIII

INFORME SUCINTO DEL JEFE DE PROVEEDURIA

(Repartición Almacenes)

La reposición de materiales es preocupación constante de este Departamento y para llevar a feliz término y evitar la falta de existencia de materiales esenciales como se comprenden son los específicamente ferroviarios, se ha tenido que vencer la serie de dificultades que son del dominio público, falta de divisas, aumentos de precios, demoras de entregas, etc., además de las demoras ocasionadas por la tramitación que demanda el Llamado a Licitación, lo que obligará a aumentar las existencias y solicitar con la anticipación debida, evitándose hasta donde es posible la falta de materiales.

Esta situación quedará de hecho mejorada una vez realizada la fusión física de las Oficinas y que entre en funciones la Oficina Contralor de Existencias, de manera que los requerimeintos se efectúen con la antelación debida.

SECCION LICITACIONES

En el año que termina se emitieron 63 licitaciones y 78 Pedidos de Precios, habiéndose colocado 141 Ordenes de Compra por un valor de $ 1.800.000.00 (Un millón ochocientos mil pesos aproximadamente), correspondiendo agregar que la compra de durmientes ascendió a la suma de $ 133.000.00 (ciento treinta y tres mil pesos).

SECCION MARITIMA Y ADUANA

Trámites ante el Contralor de Exportaciones e Importaciones

Durante este ejercicio se presentaron al Instituto:
157 Solicitudes de Importación.
32 Solicitudes de anulación por saldos no utilizados.
237 Permisos de importación con las correspondientes Solicitudes de despacho.

Trámites Portuarios:

Se presentaron al Puerto más de 600 formularios originales, comprendiendo "PERMISOS DE IMPORTACION", "PAPELETAS DE SALIDA", "CONOCIMIENTOS DE CARGA", "OPERACIONES ESPECIALES", etc. En el trámite portuario aprovechando el descongestionamiento de mercaderías se mejoró la obtención de marcas y ubicación de bultos vigilándose especialmente los vencimientos de plazos para evitar el pago innecesario de almacenajes.

En las mercaderías de grueso volumen se trató por todos los medios al alcance de la Sección, de efectuar "Descargas Directas", evitando el pago de la descarga a rambla o depósito que es más gravosa.

El sistema de "Descarga Directa" evita además el pago de almacenajes.

Materiales Recibidos:

Durante el año se recibieron del exterior 7.185.000. (siete millones ciento ochenta y cinco mil) kilos bruto de materiales generales en 187 vapores.

Permisos de Importación:

Se presentaron en este lapso 237 permisos de importación, siguiéndose su trámite y retirándose las mercaderías.

Con el fin de evitar gastos de almacenaje y la aplicación de tarifas de descarga a Depósito que es más gravosa, se efectuaron 55 despachos directos y provinciales.

En los casos de materiales necesitados con urgencia se utilizaron los arbitrios necesarios para su retiro de la Aduana.

Ahorros efectuados en la sección:

A causa de la agilitación de trámites de descarga directa se efectuó el ahorro efectivo aproximado de $ 30.000.00 (treinta mil) pesos entre diferencias de tarifas y almacenajes, pues, de los 7.185.000 (siete millones ciento ochenta y cinco mil) kilos bruto de mercaderías recibidas se despacharon en forma directa 5.457.000 (cinco millones cuatrocientos cincuenta y siete mil) kilos.

COMPRAS LOCALES:

Las compras locales de materiales para reposición de existencias y otros artículos de uso esporádico se trataron por intermedio de la Oficina de Compras, habiéndose adquirido durante el año $ 2.660.000.00 (dos millones seiscientos sesenta mil pesos), exceptuando las compras de Fuel Oil, el cual se elevó a la suma de $ 4.940.000,00 (cuatro millones, novecientos cuarenta mil pesos).

SECCION DESPACHO Y MATERIALES:

Se atendió la tramitación pertinente para la atención que le compete a Almacenes, en lo referente a suministros y reparaciones de artículos hechos por Talleres para lo cual se formularon aproximadamente 4.500 órdenes y atendido un total de 200.000 pedidos de las Reparticiones por materiales para uso general, y la carga y descarga de vagones y manipuleo de materiales en Almacenes, durante el año, ascendió a más de 40.000 toneladas métricas.

FUEL OIL:

Para suministro de combustible (fuel oil) se ha despachado durante el año un total de 1.784 vagones tanques con un total de 59.000.000 kilos, para los distintos puntos del sistema, habiendo un consumo anual de $ 4.939.374.00 (cuatro millones novecientos treinta y nueve mil trescientos setenta y cuatro pesos).

CARBON:

También para las líneas de Paysandú fueron despachados 4.530.865 kilos de carbón mineral para combustibles de las locomotoras a vapor.

TALLER DE IMPRENTA Y ENCUADERNACION:

En el Taller Imprenta, se han cumplido más de 1.000 órdenes por impresiones de formularios y libros para uso general del Organismo, utilizando al efecto más de 85.000 kilos de papel, que representa una buena economía comparativa con los precios de plaza por impresiones en general.

No obstante se espera mejorar esta producción una vez se pueda contar con máquinas automáticas ya previstas.

DEPOSITOS DE ALMACENES:

En este ejercicio se ha logrado el traslado de R. Branco a Peñarol de un galpón con 500 mts.2 de superficie en el cual se ha instalado una moderna estantería para los repuestos de Locomotoras Diesel y Coches Motores Simmering.

No obstante se hace aún muy necesario obtener más galpones y construir un tinglado, todo con un total mínimo de unos 2.000 mts.2 para poder almacenar los materiales que aún permanecen a la intemperie o semi cubiertos, corriendo los riesgos que son de imaginar, causados por las inclemencias del tiempo y que para evitar su deterioro obliga a gastos de mano de obra, etc., para mantenerlos pintados o engrasados.

Fdo.: LUIS H. CIGLIUTTI, Jefe de Proveeduría.

Imp. "LA ECONOMICA"